

PRÉSENCE

DES ACTIFS ET RETRAITÉS D'AIR FRANCE

n°204 | Avril 2021 | 8 €

- Élections à la MNPAF : un réveil douloureux
- Voyage au Programme
- Les 60 ans de l'aérogare d'Orly

Le mot
du président de l'ARAF


Alain Guétrot, président de l'ARAF

Après deux mois de recul, je reviens sur l'entretien qui nous a été accordé par la Direction générale d'Air France dont les circonstances et la tenue ont été décrites dans la Lettre de l'ARAF de février.

La préparation que nous en avions faite avec le Bureau visait à conjuguer un moment de convivialité attendu et apprécié avec l'intérêt de pouvoir partager certaines pistes de construction du *« modèle de l'ARAF »* pour demain.

À partir des trois thèmes principaux abordés, le positionnement de l'ARAF, l'ARAF aux côtés des ressources humaines d'Air France et l'ARAF en coopération avec la communication d'Air France, trois orientations stratégiques peuvent être considérées :

- **L'ouverture de l'ARAF**
Face à l'évolution du transport aérien et au risque de déclin des adhésions, l'ARAF doit s'ouvrir à de nouvelles sources d'adhésion diversifiées mais cohérentes avec sa communauté, en s'appuyant sur un de ses atouts majeurs, le déploiement du réseau des DR et son extension potentielle à l'international ;

- **L'ARAF au service de ses adhérents**
Les services offerts par l'ARAF ont une forte composante ressources humaines : mutuelle, CRAF-SIACI, facilités de transport, solidarité et proximité etc. Il importe de les promouvoir beaucoup mieux, *« faire et faire savoir »*, en amont et en aval d'un départ ou simplement en présence d'une manifestation d'intérêt, en créant de nouveaux supports attractifs et en confortant le réseau des bénévoles ;

- **L'ARAF partenaire d'Air France**
L'ARAF est une caisse de résonance pour le rayonnement d'Air France et la défense et l'illustration du transport aérien. Les adhérents sont des vecteurs de communication souvent interpellés à titre individuel, sur un incident commercial, sur la concurrence, mais aussi sur l'avenir d'Air France. Les communications d'Air France et de l'ARAF doivent donc veiller à avancer de concert.

Quant à la modernisation du fonctionnement de l'ARAF, elle se révèle chaque jour un peu plus à vos yeux : la mise en service du paiement par carte bancaire en janvier, l'arrivée de la Lettre mensuelle de l'ARAF en février, l'expérimentation de nouveaux outils techniques de communication pour démarrer les premières journées régionales en visio en mars et pour encore mieux préparer l'Assemblée générale de juin.

Ces progrès ne doivent pas s'accomplir au détriment de la convivialité, de la proximité et de la solidarité qui sont l'ADN de l'ARAF ; en liaison avec les délégués régionaux, nous y restons attentifs, traquant les moindres signaux qui pourraient nous rapprocher d'un retour à la *« normale »* en dépit d'une tendance récente peu encourageante.

Enfin, quand ce numéro paraîtra, je ne doute pas que l'ARAF, forte d'acquis incontestables, fruits de ses compétences et de son engagement dans la durée, fidèle à ses valeurs et à son sens de l'intérêt général, aura su relever les défis créés par les derniers résultats des élections à la mutuelle.

Alain Guétrot,
Président de l'ARAF



© photo Collection Musée AF/ADP

PRÉSENCE
DES ACTIFS ET RETRAITÉS
D'AIR FRANCE
Revue trimestrielle

Directeur de la publication :
Alain Guétrot
Rédacteur en chef : Brice MEYER-HEINE
Responsable publicité : Jacques BAZIN
Comité de rédaction : Bernard BAZOT,
Annie BRESSANGE, Jean CRUZEL,
Sylvain DENIS, Pierre GIRAULT,
Alain GUÉTROT, Harry MARNE,
Henri MILLOT, Isabelle de PONSAY,
Bernard POURCHET
et Christiane TARANOFF

Abonnement
Non-adhérent ARAF : 28 €
Adhérent ARAF : 14 €

Prix du numéro : 8 €

N° de commission paritaire : 1009 G 85069
Dépôt légal : n°35878 | ISSN 0397 - 1783

Mise en page
Ouaf ! Ouaf ! Le marchand de couleurs
Tél. : 0140 930 302

Impression - ComeBack
Imprimé en France
Ce numéro a été tiré à 11 000 exemplaires.

Adresse-contact
Roissypôle Bât 5
45, rue de Paris 95747 Roissy Cedex
Tél. :01 79 351 731
araf@araf.info | www.araf.info

© ADP

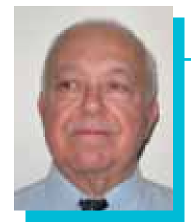

Façade de l'aérogare d'Orly en 1961





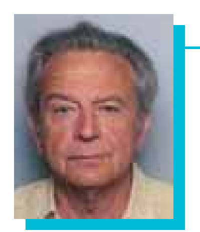


Les candidats à l'élection du Conseil d'administration



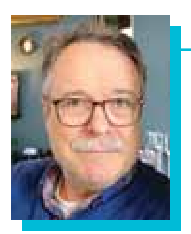
Bernard Allegro

Administrateur sortant, je sollicite le renouvellement de mon mandat. Entré à la Compagnie en mars 1968, j'ai participé à la création et au suivi de nombreux systèmes d'information, tels APN (Administration du Personnel Navigant), ATOLL (Automatisation du Tourisme Organisé et de Loisirs Libres), BANCO (BANque des données COmmerciales), et divers autres. J'ai quitté la Compagnie en FNE au 1er janvier 1996. À partir de là, j'ai développé, en tant que bénévole, des systèmes d'information pour la gestion des adhérents à l'ARAF, ASF, de 1996 à 2006, puis travaillé au CFA AFIA, lié à Air France, jusqu'à la fin 2017. J'ai rejoint l'ARAF en janvier 2018, en continuant à intervenir sur le S. I. lié à la gestion des adhérents, tout en participant aux travaux du Conseil d'administration.



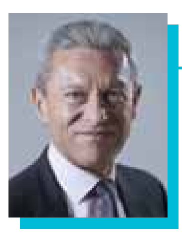
Alain Bardi

Mon projet de contribution au niveau du Conseil d'administration de l'ARAF... L'intérêt d'un engagement plus actif à l'ARAF est d'y retrouver avec plaisir l'esprit d'équipe et la solidarité que nous avons pu connaître dans le transport aérien. Des professionnels de toutes origines assurant leur responsabilité à chaque niveau pour garantir le service attendu. La contribution bénévole de l'ARAF au bon fonctionnement de la mutuelle Air France (MNPAF) est de cette nature. Après cinq ans en première ligne (2016/2020), je souhaite encore contribuer à l'amélioration de la communication entre nos élus au Bureau, au CA et à l'AG de la mutuelle, et l'ensemble des adhérents de l'ARAF qui en bénéficient. Pandémie et informatisation imposent, dans ce domaine de la santé comme dans beaucoup d'autres, d'utiliser de nouveaux moyens dont l'accès doit être facilité par l'association jusqu'aux plus « *anciens* » de ses membres.



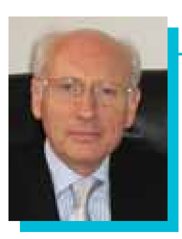
Jean Chassaing

Je souhaite renouveler mon mandat au Conseil d'administration de l'ARAF, comme délégué élu à la mutuelle sur la liste ARAF, et comme délégué de l'association au Conseil d'administration de la FNAR, présent au Bureau de celle-ci. Je souhaite continuer à représenter les intérêts des retraités Air France - et pour cela ma présence au CA de l'ARAF me paraît indispensable pour participer aux ambitions de celle-ci. Au sein du CA de l'association, je souhaite que continuent à prévaloir les valeurs de solidarité et de transmission d'information, afin que tous les anciens puissent bénéficier du maximum d'avantages dans le cadre de leur retraite, et qu'ils continuent d'être fiers d'appartenir à la communauté Air France.



Pierre Girault

Encore parmi les actifs, je souhaite continuer - comme depuis quelques mois - à mettre à la disposition de l'ARAF et au service des adhérents, mes contacts, énergie, temps, enthousiasme. Cela paraît naturel à un moment de transformation si inédit, de départs aussi nombreux, de l'entreprise. Et l'association a plus que jamais vocation à animer la communauté Air France au sens large, anciens/alumni, amis, et bien sûr retraités. Je crois à la portée de l'engagement associatif, bénévole et solidaire et à l'apport du partage entre des femmes et des hommes issus de tous métiers, fonctions, présents sur l'ensemble des territoires - et toujours attachés à notre Compagnie.



Alain Guétrot

Ma motivation, mon parcours professionnel, un premier diagnostic, le besoin d'un dessein pour l'ARAF, exprimés dans **PRÉSENCE** de janvier, demeurent. Les temps restent difficiles : aucune éclaircie sur l'avenir du transport aérien, ni sur l'avenir d'Air France, n'est apparue depuis. Ma confiance, je la puise dans la formidable équipe des administrateurs et des bénévoles de l'ARAF ainsi que dans le puissant réseau des DR. Ce dispositif, unique, n'est pas épargné non plus par la crise sanitaire, la récente déconvenue aux élections de la mutuelle en illustre un effet collatéral inattendu et regrettable. Mais la capacité de résilience est intacte. Alors ? Je persiste et signe ! Merci.



Harry Marne

Administrateur depuis mai 2000, directeur honoraire d'Air France, je suis entré à la Compagnie en 1967. J'ai travaillé à la Direction des opérations aériennes, à la Direction du fret, dans la fonction Personnel et à la Direction du transport. Pendant sept ans, j'ai défendu les intérêts des retraités en représentant l'ARAF comme vice-président de la MNPAF. Ayant assuré la présidence de l'ARAF entre mai 2013 et novembre 2020, je souhaite continuer à servir en représentant l'ARAF au CA de l'IGRS CRAF et en apportant mon expérience, tout en poursuivant mes activités en tant que conciliateur de justice.



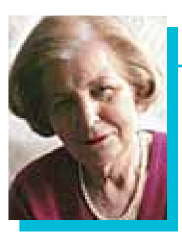
Jean-Michel Moutet

Entré en 1975 à Air France comme copilote sur Caravelle, j'ai terminé ma carrière de navigant en 2009 en tant que commandant de bord instructeur sur Boeing 777. Administrateur depuis 1999 à la CRPN (Caisse de Retraite du Personnel Navigant), j'en ai été le vice-président de juillet 2013 à juillet 2018. J'ai succédé en 2016 à Jacques Hoyer en tant que vice-président de l'ARAF – et je souhaite continuer à représenter notre association et les navigants retraités au sein de la CRPN.



Isabelle de Ponsay

Ce serait avec un immense plaisir que j'aimerais rejoindre les administrateurs de l'ARAF. C'est avec la conviction profonde que lorsque l'on a du temps pour soi, il est bon d'en donner aux autres, que j'ai rejoint l'ARAF en 2015, dès mon départ d'Air France en PDV. Bénévole depuis cette date, j'assure des permanences à l'accueil tous les jeudis, je participe au comité de rédaction de notre revue **PRÉSENCE**, et j'anime aussi les fonctions de délégué adjoint IDFP. J'ai à cœur d'accompagner nos *« vieux amis »* dans leurs demandes d'information, d'aide ou de loisirs. Les moyens de communication actuels s'étant multipliés et bien améliorés, l'ARAF s'est dotée d'un site web et d'un nouvel outil de gestion et de communication (Assoconnect). Ma carrière au Marketing d'Air France m'a sensibilisée à toutes ces questions de communication et à la stratégie qu'il faut mettre en place pour que nos messages soient à la fois clairs pour nos équipes qui les envoient, et acceptés par nos adhérents qui les reçoivent.



Christiane Taranoff

Administratrice sortante, ancienne instructrice PNC, très impliquée à l'ARAF pour les questions PN, retraite, CSE Lignes, et informations pratiques, j'interviens lors des stages de préparation à la retraite et des opérations portes ouvertes. De plus, j'assure la liaison entre différents services de l'entreprise et l'ARAF. Je veille en outre, lors des Assemblées régionales, à favoriser des liens privilégiés avec les participants.



Dominique Usciati

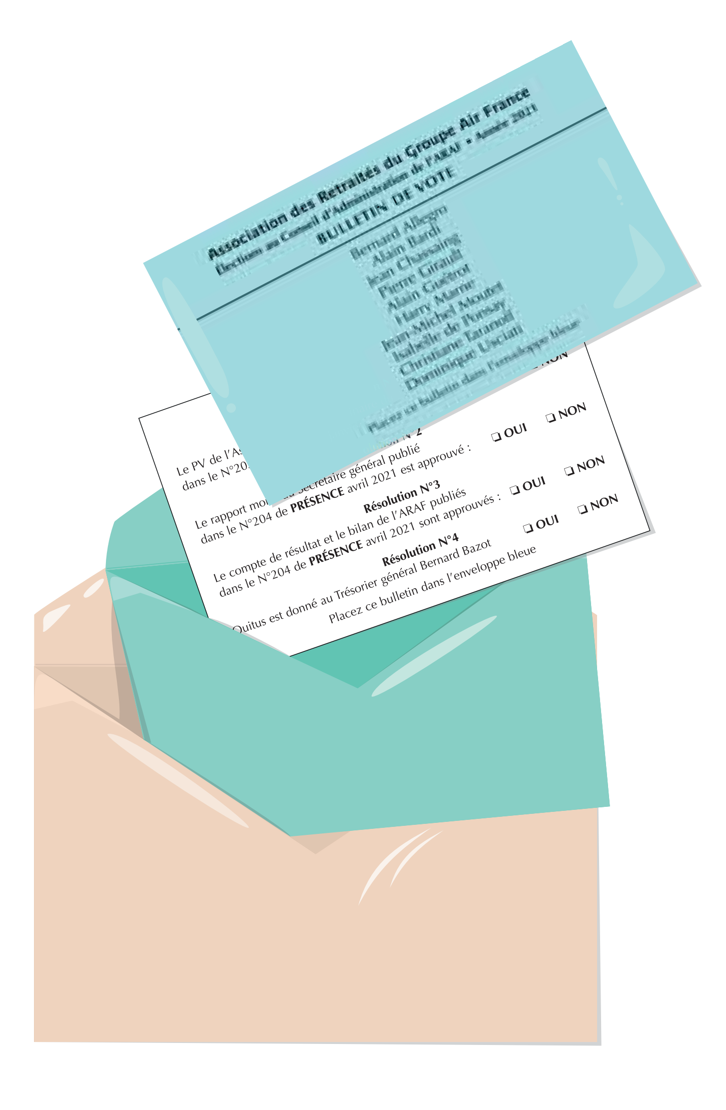
Je suis entré à la Compagnie en 1970. Et j'ai effectué ma carrière à la Direction du matériel (DM – devenue AFI). Après un début à la Documentation technique, j'ai été nommé à la Sous-traitance, et responsable de magasin en tant qu'agent de maîtrise. J'ai terminé ma carrière au service Logistique à Villeneuve-le-Roi (usine EOLE). Bénévole à l'ARAF depuis 2006 à l'accueil, j'ai été coopté en 2017, et me présente donc pour un deuxième mandat.

Votez

dès à présent

en utilisant les deux bulletins de vote et les deux enveloppes joints à cette revue.

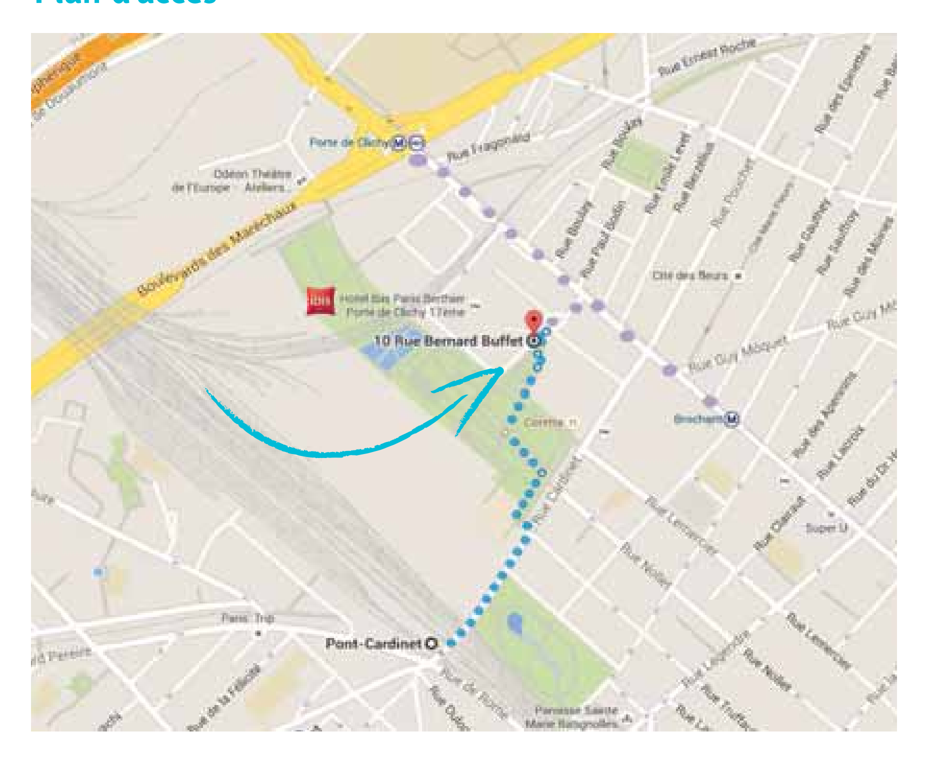
Votre vote doit nous parvenir avant le 28 mai au soir.



La 69e Assemblée générale ordinaire de l’ARAF

Nous espérons que vous serez nombreux à participer à notre traditionnel rendez-vous annuel organisé depuis l’Ibis Paris 17 Clichy-Batignolles, 10 rue Bernard Buffet à Paris XVIIe le jeudi 10 juin à 14h30. Selon l’évolution de la crise sanitaire, la formule « hybride » prévue à ce stade permettra de concilier au mieux les possibilités d’accueil en présentiel et la participation en direct en vidéo depuis votre domicile ou chez un adhérent voisin équipé.

Plan d’accès



Accès en présentiel

Ibis Paris 17 Clichy-Batignolles
10, rue Bernard Buffet
75017 Paris

En voiture
Sortie périphérique : Porte de Clichy > Entrer dans Paris ; prendre l’avenue de Clichy, au bout de 200 m, après le Carrefour Market prendre la 1re rue sur la droite, rue Bernard Buffet.
Le parking de l’hôtel est accessible au prix de 10 €. Un ticket vous sera délivré à l’entrée du parking, le règlement s’effectuera à la réception lors de votre départ.

En transports en commun
Métro 13 : Brochant ou Porte de Clichy (200 mètres)
RER C : Porte de Clichy (200 mètres)
Bus : 31 et 66 Station Cardinet
Bus : 54 et 74 Station Brochant Cardinet
Train : Pont Cardinet (600 mètres).
Tram : Ligne T3b arrêt Porte de Clichy tribunal de Paris.

Accès par vidéo

Un lien permettant de suivre à distance les différentes interventions sera communiqué, fin mai, par mail à l’ensemble des adhérents à jour de leur cotisation. Un help desk sera assuré le 10 juin via le 01 79 351 731.

Élections au Conseil d’administration et vote des résolutions

Compte tenu de l'incertitude liée aux normes sanitaires nous sommes contraints d'imposer un vote par correspondance pour les administrateurs et pour les motions.

Ces élections ont lieu obligatoirement par correspondance. L’Assemblée générale prendra acte des résultats.

Votez dès réception de ce numéro de PRÉSENCE, en utilisant les **deux** bulletins de vote et les **deux** enveloppes joints à cette revue. **La clôture du scrutin est fixée au vendredi 28 mai au soir.**

Ordre du jour

1re partie : Dispositions légales

- Ouverture de l’Assemblée générale par le président
- Rapport moral
- Rapport financier
- Résultats des élections des administrateurs
- Résultat du vote des résolutions

2e partie : Exposés

- Air France
- Situation de l’ARAF
- La CRPN / La CRAF
- PRÉSENCE, le site de l’ARAF, la lettre mensuelle
- La MNPAF / La FNAR / AGE

Questions diverses

Vos votes ne seront valables que s’ils nous parviennent avant cette date.
Le bulletin de vote bleu comporte les noms des 10 candidats. (Vous avez la liberté de rayer un nom ou plusieurs s’il(s) n’emporte(nt) pas votre adhésion).
Le bulletin de vote blanc comporte quatre résolutions. Vous avez la possibilité d'approuver chacune d'entre elles en cochant la case oui, de voter contre en cochant la case non, de vous abstenir en ne cochant aucune des deux cases ou en cochant les deux cases.

Mettez ces 2 bulletins dans l’enveloppe bleue, sans ajouter de commentaires pour que vos votes soient comptabilisés.
Insérez ensuite l’enveloppe bleue avec vos bulletins de vote dans l’enveloppe bistre pré-imprimée avec l’adresse de l’ARAF.

Important : complétez le verso, collez, timbrez et postez. Il ne sera pas possible de voter le jour de l'Assemblée générale.

Ce document est à envoyer pour toute nouvelle adhésion ou dans le seul cas où une donnée vous concernant a changé

Adhésion et Abonnement 2021

Adhésion à l'ARAF
Abonnement aux revues PRÉSENCE
et Courrier des Retraités

Nom* : .... **Prénom* :** ....

Adresse* : ....

Code Postal* : |_|_|_|_|_| **Ville* :** ....

Téléphone* : fixe |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_| **portable** |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

Mail personnel* : ....

Date de naissance* : |_|_|_|_|_|_|_|_| **Situation de famille* :** |_|

Marié(e), **C**élibataire, **P**acsé(e), **D**ivorcé(e), **S**éparé(e) ou **V**euf (veuve) : ....

Matricule Air France* : |_|_|_|_|_|_|_|_| **PS** |_| **PNC** |_| **PNT** |_|

Date d'entrée dans la compagnie* : |_|_|_|_|_|_|_|_|

Emploi ***(dernier)*** **:** ....

Date de départ de la compagnie : |_|_|_|_|_|_|_|_|

Adhésion à l'ARAF en tant que :

|_| **Adhérent retraité** |_| **Adhérent en activité** |_| **Veuve/Veuf d'adhérent** |_| **Associé**

Accord pour figurer dans l'annuaire ARAF[1]* : Oui |_| **Non** |_|

** Rubriques obligatoires*
(1) Seuls les éléments suivants figureront dans le futur annuaire : Nom, prénom, adresse mail, code postal

Fait à .... **le** ....

Signature :

Cotisations annuelles	
Adhésion à l'ARAF et abonnement à PRÉSENCE	❑ **28 €**
Adhésion à l'ARAF sans abonnement à PRÉSENCE	❑ **14 €**
Abonnement à PRÉSENCE sans adhésion à l'ARAF	❑ **28 €**
Abonnement facultatif au Courrier des Retraités - FNAR :	❑ **5 €**
Total :	.... **€**

La première adhésion doit être réglée par chèque, virement ou carte bancaire, l'autorisation de prélèvement automatique vous est proposée ensuite (document téléchargeable sur notre site **araf.info.fr**).

Adresse-contact : Roissypôle BAT 5 - 45, rue de Paris 95747 Roissy-Charles de Gaulle Cedex - courriel : **araf@araf.info**



Rapport moral du secrétaire général

Durant l'année 2020 et les premiers mois de 2021, l'ARAF aura vécu au rythme de la crise sanitaire, des incertitudes liées à l'évolution d'Air France… Et de belles histoires d'une grande communauté.

Huit mots-clé peuvent caractériser l'activité de notre association, notre PRÉSENCE.

Positionnement. L'heure est plus que jamais au rassemblement des femmes et des hommes, retraités, anciens salariés, attachés à la Compagnie. C'est d'autant plus important qu'un nombre inédit de nos collègues, personnels au sol comme navigants, s'inscrivent depuis quelque temps dans le cadre de dispositifs de départ volontaire. Oui, l'ARAF doit représenter toujours davantage la structure d'accueil, d'animation, de la communauté des amis et retraités Air France, issus de tous métiers et fonctions. Nous avons d'ailleurs échangé sur le sujet avec la directrice générale de l'entreprise, Anne Rigail, le 1er février dernier, en présence de son directeur de Cabinet, Olivier Janicaud, et du DGA Ressources humaines, Patrice Tizon. Un vrai partenariat s'annonce avec la Compagnie!

Résilience. Certes, le nombre d'adhérents apparaît, au 31 décembre 2020, encore inférieur à 9 000, comme un an auparavant. Il y a là un champ de progrès! Néanmoins, des signaux incitent à un certain optimisme: de nouvelles adhésions sont enregistrées; la possibilité désormais de régler sa cotisation non seulement par virement mais aussi par carte bancaire s'avère une facilitation. Surtout, notre réseau aura fait montre de résilience au cours des mois écoulés. En région, les DR/DRA, DD, conservent le contact avec les adhérents, leurs familles. Nous maintenons collectivement des occasions de partage – y compris à distance (cf. la dernière Assemblée générale du 24 novembre). Enfin les bénévoles sont là, qui œuvrent sans réserve dans l'intérêt général.

Écoute. Pour l'association, l'écoute des membres participe de l'ADN. L'écoute pour répondre aux demandes. L'écoute pour revisiter le cas échéant telle ou telle pratique, aux fins d'amélioration. Typiquement, le Bureau vient de décider d'engager des ateliers de co-construction avec les délégués régionaux, sur la base de leurs recommandations quant aux priorités d'action à retenir. Voilà une démarche interactive qui doit favoriser l'émergence d'idées pour mieux servir… De la même façon, nous allons tirer les enseignements de la déconvenue associée à l'élection des administrateurs de la MNPAF: le passage induit de 21 à 16 élus de la liste présentée par nos soins mérite évidemment de donner lieu à retour d'expérience, à questionnement ouvert, réaction positive.

Services. Ils demeurent bien entendu le vecteur déterminant de notre *« offre »*. Les membres de l'association disent apprécier qu'une aide, que des services utiles au quotidien leur soient ainsi proposés. Et ils savent qu'ils peuvent être conseillés, soutenus, accompagnés, en matière de calcul relatif à la retraite, l'évaluation de pension, ou de gestion des facilités de transport, de traitement de dossiers mutuelle/CRAF/CRPN, d'autonomie ou de besoin d'assistance. La mission sinon la responsabilité de l'ARAF consiste, au-delà, à intervenir dans les instances nationales [FNAR], européennes [AGE], de représentation des retraités. Défendre de la sorte les aspirations des membres du réseau, vos demandes, constitue un objectif permanent autant qu'un enjeu majeur.

Équipe. Sans une dimension collective, point de salut. De fait, l'an passé, la solidarité, l'humanisme, se seront manifestés davantage encore que traditionnellement. Au travers d'appels aux personnes seules ou isolées, au travers de la tenue d'AG/de rencontres au sein des différentes régions – le tissu des Délégations départementales et régionales permettant de *« couvrir »* la quasi-totalité des territoires voulus, en métropole, outre-mer… voire demain peu à peu à l'international. D'évidence, le respect des protocoles sanitaires en vigueur se sera traduit par une diminution des *« grandes assemblées conviviales »*. Mais cela n'aura pas empêché la chaleur du dialogue en petit comité. Ni le renouvellement du CA, du Bureau, qui fonctionnent en équipe soudée, motivée.

Nouveautés. Le développement d'outils-support se poursuit. Avec une utilisation d'Assoconnect sous l'angle de la gestion associative, le lancement tout récent de la *« Lettre de l'ARAF »* sous l'angle de l'information numérique, la possibilité de l'expérimentation de modes d'interactions à distance si besoin, par exemple. Sans oublier l'installation - notamment de l'accueil - dans de nouveaux locaux, situés au 1er étage du bâtiment 5 du Siège AF à CDG. Et l'entretien intervenu avec la DG laisse augurer d'autres renforcements du dispositif, en lien avec les correspondants Ressources humaines. Il s'agit à titre d'illustration de compléter notre présence en stages destinés au PN, par une forme adaptée de valorisation de l'offre de services ARAF vis-à-vis de personnels au sol.

Communication. Garder le lien avec l'entreprise, savoir *« ce qui se passe »*, voilà une attente constante. Connaître le devenir de telle personne, une prise de position de l'association, en voilà une autre. Dans tous les cas, la communication, c'est le fil conducteur. D'où la diffusion de notre revue trimestrielle PRÉSENCE, magazine véritablement de référence; d'où pareillement l'alimentation toujours plus ciblée et

Rapport financier de l'année 2020

Charges	2019	2020	Produits	2019	2020
Achats divers *(produits et services)*	42 604	18 262	**Cotisations**	118 666	113 326
PRÉSENCE	71 760	56 743	**Abonnements PRÉSENCE**	110 667	105 922
Frais activités bénévoles			**Recettes publicité, et petites annonces**	0	1 740
Bureau central	52 824	16 338			
Régions	19 819	4 975	**Participation cocktail AG**	680	0
Frais postaux	14 522	11 306	**Revenus financiers**	1 770	2 055
FNAR	14 230	16 983	**Produits exceptionnels**	10 502	0
Total charges courantes	**215 759**	**124 607**	**Total**	**242 285**	**223 043**
Résultat courant	16 024	98 436			
Total charges	**215 759**	**124 607**			
Excédent de l'exercice	26 526	98 436			
Total	**242 285**	**223 043**			

Le résultat net s'établit à 98 436 €.



••• régulière des rubriques du site **www.araf.info**; d'où la valorisation du patrimoine, de l'histoire, du rôle de femmes et d'hommes connus ou non via nos différents médias. In fine, ce qui compte naturellement par ailleurs, c'est la communication, l'échange entre les personnes, au sein du réseau: ou comment vivre l'esprit Air France, aujourd'hui comme hier.

Engagement. Le bénévolat est indissociable de la vie associative. Nous le vérifions sans cesse, partout, et l'aurons appréhendé tout particulièrement durant la période récente… L'engagement individuel des bénévoles, des responsables territoriaux, des administrateurs, de prestataires, fonde la réussite. Il nous revient de continuer à aller à votre contact, de générer progressivement une dynamique d'adhésion(s). Vous le dites souvent, et on doit le rappeler dans le Rapport moral… rien ne vaut l'opportunité de retrouver des collègues, de découvrir de nouveaux amis, de consolider la communauté, ensemble. Voilà qui va rester le leitmotiv en 2021. S'engager, témoigner, partager. Contribuer au rayonnement de la Compagnie, de ses valeurs.

Pierre Girault
Secrétaire général

Analyse

Recettes
Les cotisations restent réparties entre PRÉSENCE et le fonctionnement général de l'Association. Elles représentent 98,5 % de nos revenus. Nous constatons une baisse de 4,5 % des cotisations, supérieure aux années précédentes où elle était plutôt de l'ordre de 2 %. Les revenus financiers provenant de nos placements sont stables. Nous avons renoncé à solliciter la participation d'Air France prévue par le protocole compte tenu de la forte baisse de nos dépenses *(cf ci-dessous)*.

Dépenses
Il faut distinguer:
- **les charges récurrentes qui sont soit:**
  - stables: assurance, frais de vote, honoraires informatique (hors 2e échéance Assoconnect)
  - en légère hausse: cotisation FNAR, fournitures de bureau (déménagement)
  - en baisse significative: PRÉSENCE (-21 % suite au changement d'imprimeur).
- **des frais liés à l'activité « de terrain »:**
  - bureau central, régions, journée DR et AG, qui baissent de 70 % !

Ces frais représentaient habituellement près de 50 % de nos charges. Au total, nos charges baissent de 42 % par rapport à 2019 (40 % hors reprise provisions).

Commentaires

Il s'agit bien évidemment d'une année exceptionnelle qui a vu nos activités sociales fortement réduites, sauf de façon virtuelle. L'excédent historique du résultat courant ne doit pas masquer les fortes incertitudes qui se présentent à nous telles que:
- le niveau et le type d'activités que nous pourrons maintenir en 2021;
- l'érosion de nos adhésions, deux fois plus forte en 2020 que les années précédentes;
- l'impact du déménagement sur nos coûts (frais repas et transport notamment);
- les conséquences du renouvellement obligatoire des mandats de prélèvement automatique après la défection d'Humanis (75 % de nos recettes en 2020).

Nos placements qui avaient subi la forte secousse des marchés financiers au moment du premier confinement (mars-avril) ont ensuite bien récupéré et se trouvaient fin 2020 à un niveau très proche de celui de la fin 2019. Ils seront confortés par l'excédent du résultat 2020, ce qui est heureux car au moment de la parution de ce rapport, les prévisions restent totalement aléatoires tant en qui concerne les revenus que les dépenses de l'année en cours. Nous avons donc les réserves qui nous permettent d'investir et d'engager les actions présentées dans le rapport moral.

Bernard Bazot, Trésorier général

Vous êtes toutes et tous les bienvenus à l'ARAF

Notre association est ouverte aussi bien aux actifs qu'aux anciens, retraités ou PDV. Venez nous rejoindre pour que les liens perdurent entre PNT, PNC, PS. Nous accueillons aussi parmi nous les conjoints de nos adhérents disparus. Vous voulez contacter un autre collègue de l'ARAF ? Appelez-nous, nous saurons vous mettre en relation (avec son accord bien sûr).

Personnel au sol

M. Nicolas ABATE
M. Jean-Luc AUGUGLIARO
M. Jean-Pierre BARROIS
Mme Jacqueline Nadia BOURGINE
M. Gilles CHANRION
M. Olivier CLEMENT
Mme Sylvie COMPAIN
M. Michel CUNIGLIO
Mme Virginie DAGUILLON
M. Jean-Marc DAVID
Mme Marie Dominique de LAMBERT
M. François Luc DORNIER
M. Dominique GARNIER
M. Daniel GEFFRAY
M. Alain GLIKSMAN
M. Charles GLISE
M. Guy GONZALEZ
M. Denis GRANGIER
M. Didier GUY
M. Hervé HAMONIC
M. Jean-Marie LARONZE
M. Michel LE BRETON
M. André LE FORESTIER
M. Philippe LEROUX
M. Dominique LESAGE
Mme Bernadette LLORENS
M. Eric MARTIN
M. Jean-Marie MATHERN
M. Guy MILLERAND
M. Guy MONANGE
M. Alexis MONTIBUS
Mme Jacqueline NAIL-KERN
Mme Maryline OBRIOT
M. Alain PERRACHON
M. François PEROTTI
M. Eric PINARD
M. Vincent POISSON
M. Fredéric PORAL
Mme Sylviane RAROBISON
Mme Jeanne-Hélène RAUFASTE
Mme Josette ROBICHON
Mme Marie-Dominique ROHART ESCARON
M. François SCHERMESSER
M. Christian SGOLMIN
M. Dominique UDRY
Mme Martine VERGUES

Personnel navigant commercial

Mme Valérie AMSELLEM-PECHENARD
Mme Régine ARNOUX
Mme Sophie BAILLE
M. Jean-Pierre BARRALLON
Mme Maryse BOULANGER DELAD
Mme Sandrine CADIOU LHEZ
Mme Géraldine CHAIZE
Mme Michèle CORSAUT
Mme Brigitte DAGNEAUX
Mme Marie DURAND BOUDY
Mme Marie-Véronique FERRANT-TABUR
M. Claude GOUDARD
M. Patrice GOUDET
M. Philippe HAMM
Mme Sylvie KALACSAN
Mme Isabelle MESLET
M. Pascal MOREAU
Mme Christiane PELLEGRINO
Mme Laurence ROUSSEAU
Mme Marie-Hélène SABATHE
M. François SAMIER
M. Alain THROMAS
M. Maurice TOUBOUL

Personnel navigant technique

M. Gérard BOUROT
M. Jean-Marc FIQUET
M. Jean-Luc GIRBIG
M. Sylvestre GOUX
M. Marc LARTIGUE
M. Jean-Michel LEBAS
M. Gilbert SCHEUBEL
M. Pierre SCHLAIFER

Conjoints d'adhérents

Leurs conjoints étaient nos adhérents ; il et elles ont choisi de rester avec nous, nous les en remercions.

Mme Chantal CARPANEDO
Mme Suzanne CLAVIE
Mme Elisabeth CONQUI
Mme Micheline Simonne COQUART
Mme Claude CORBIN
Mme Jacqueline DEFRESNE
Mme Jeanne DENIS
Mme Monique DESCAMPS
Mme Anh DUMAS
Mme Bianca DUPIN
Mme Jacqueline ETAVARD
Mme Hanh GORBATCHEF
M. Yannick GUIGNARD
Mme Raymonde KITTEL
Mme Françoise LAFON
Mme Yvette LAMBERT
Mme Françoise LOIGET GENISSON
Mme Marie- Rose MASCARENHAS
Mme Monique MOINE
Mme Bernadette PERRET
Mme Raymonde Françoise PERRUT
M. Yves SAOS

Point sur les adhésions/abonnements

Malgré ces 99 nouvelles adhésions enregistrées sur le premier trimestre, nous devons noter une réduction importante du nombre de nos adhérents à jour de leur cotisation : 3 852 adhérents fin mars 2021 pour 8 483 adhérents fin décembre.

Quatre facilités de paiement vous sont offertes, voici à fin mars comment elles ont été adoptées :

- 1 214 ont réglé par chèque
- 430 ont adopté la carte bancaire
- 92 ont effectué un virement
- 2 116 ont été prélevés automatiquement (sur 6 388 en 2020).

Sur ce dernier point, cela signifie que 3710 adhérents/abonnés n'ont pas renouvelé leur autorisation de prélèvement pour 2021, sans avoir opté pour un autre moyen. Il s'agit sans doute d'un oubli.

Il est essentiel que nous retrouvions rapidement notre socle habituel d'adhérents/abonnés, ce qui est le garant de notre représentativité parmi les retraités et amis d'Air France.

Nous invitons tous nos adhérents non encore à jour à régulariser rapidement leur situation et les en remercions.

La FNAR en région

L'action sanitaire et sociale se développe dans les régions et départements dont les exécutifs peuvent jouer un rôle important. Les usagers et les personnes bénéficiaires de ces actions déconcentrées ou décentralisées sont sollicités pour donner leur avis ou proposer des actions. La FNAR, à laquelle l'ARAF adhère, est un des acteurs de cette représentation.

La gestion des retraites est centralisée tant pour l'assurance retraite CNAV, que pour les retraites complémentaires, qui disposent néanmoins d'échelons déconcentrés en région (par exemple la CARSAT).

En revanche, dans le domaine de la santé et de l'autonomie aux échelons régionaux et surtout départementaux, de nombreux organismes ou institutions demandent la participation des personnes.

En matière sanitaire, l'échelon clé est la région avec les Agences régionales de santé, ARS, services déconcentrés du ministère chargés de décliner au plan de la région les décisions ministérielles, mais aussi bien sûr de faire remonter les besoins de chaque région. Les usagers du système de santé sont associés à l'élaboration des politiques régionales de santé. Les ARS financent les établissements de santé publics (y compris les EHPAD) et veillent à l'organisation des services privés (cliniques et médecine de ville). Il ne faut pas confondre avec l'assurance maladie qui finance les actes effectués par ces établissements et médecins, et intervient indirectement sur leur financement.

Auprès de chaque directeur général d'ARS siège une conférence régionale de santé et de l'autonomie CRSA, organisme consultatif qui concourt, par ses avis, à la politique régionale de santé. Elle est composée de plusieurs collèges, dont un collège de représentants des usagers, à côté des élus et des professionnels. La FNAR, à travers l'Union régionale des associations agréées en santé, peut désigner des délégués. Un autre collège représentant les organismes départementaux peut permettre à la FNAR de désigner des représentants *(voir ci-dessous)*.
Les Conseils territoriaux de santé, CTS, comprennent à l'échelon



départemental l'ensemble des financeurs, offreurs de services de santé, collectivités territoriales et bien sûr les usagers. Ils ont vocation à devenir les parlements territoriaux de santé.

Dans le champ de l'autonomie les départements jouent un double rôle : ils versent l'Allocation personnalisée d'autonomie, APA, et la Prestation de compensation du handicap, PCH, allocations de compensation de la perte d'autonomie qu'ils financent à hauteur de 70 %, l'État se chargeant du complément. Ils sont aussi en charge de l'organisation des services d'aide à domicile et de la fixation des tarifs de ces services.

C'est au niveau départemental que siègent les Conseils départementaux de la solidarité et de l'autonomie CDCA, qui rassemblent des représentants des personnes âgées et des personnes en situation de handicap, ainsi que des professionnels, établissements et services. La FNAR est présente dans la plupart des CDCA (plus de 100 mandatés, mais il y a encore de la place) qui donnent des avis sur les politiques de l'autonomie depuis l'organisation des aides aux personnes jusqu'à l'organisation urbaine (accessibilité par exemple). Ils désignent également des représentants dans les CTS et au niveau régional dans les CRSA *(cf. ci-dessus)*.

Il existe également une Conférence des financeurs de la prévention de la perte d'autonomie qui rassemble autour du président du conseil départemental toutes les institutions susceptibles de financer et d'organiser des actions de prévention. Curieusement, les bénéficiaires ne sont pas en théorie présents car ils ne sont pas « *financeurs* »…

Enfin **les communes interviennent à travers les Centre communaux d'action sociale, CCAS**, qui rendent de nombreux services comme le portage des repas ; ils ont un statut associatif et sont ouverts aux usagers pour certains d'entre eux.
Ce rapide tour d'horizon a pour objet de rappeler les activités que des représentants de la FNAR, dont les membres de l'ARAF, peuvent exercer comme usagers présents ou potentiels au niveau régional mais surtout départemental des politiques de santé ou d'autonomie. Vous pouvez postuler sur le site de la FNAR **www.fnar.info.fr**. Nous vous attendons !

● **Sylvain Denis**

La CRPN ménage ses affiliés et soutient ses compagnies aériennes

La CRPN préserve le pouvoir d'achat des retraités et adopte des mesures de solidarité envers les navigants actifs et de soutien aux compagnies aériennes.

Les pensions de retraite des navigants sont revalorisées chaque année au 1er janvier. Cette revalorisation est égale à l'inflation constatée au cours de l'année précédente, plus exactement de novembre à novembre, ce qui permet de maintenir constant le pouvoir d'achat des retraités.

La revalorisation intervenue au 1er janvier 2021 est un peu spéciale. En effet, l'inflation constatée entre novembre 2019 et novembre 2020 est très légèrement négative, de - 0,06 %. Les pensions des navigants retraités auraient donc du logiquement diminuer de 0,06 % au 1er janvier.

Ceci n'aurait pas affecté leur pouvoir d'achat qui serait resté identique à celui de 2020, mais aurait pu générer une incompréhension voire une impression d'appauvrissement chez certains, tous les retraités ne faisant pas automatiquement un lien entre l'évolution de leur pension et celle des prix à la consommation.

Pouvoir d'achat maintenu

Afin de ne pas provoquer d'inquiétude chez les navigants retraités et vu la très faible déflation constatée l'année passée, le conseil d'administration a décidé de ne pas diminuer mais de maintenir inchangé le montant des pensions de retraite. Par voie de conséquence leur pouvoir d'achat augmente symboliquement de 0,06 %.

Cette mesure ne concerne pas seulement les pensions des navigants retraités, mais aussi les pensions déjà acquises par l'ensemble des navigants actifs, communément dénommées droits acquis ou droits passés, ou, moins intuitivement, droits constitués.
En effet, les droits acquis des actifs relèvent comme ceux des retraités de cotisations passées, la seule différence étant qu'ils sont déjà liquidés chez les retraités alors qu'ils ne le sont pas encore chez les actifs. Aussi les caisses de retraite par répartition les considèrent-elles de façon similaire et les revalorisent de façon identique.

La plus importante des caisses de retraite complémentaire de salariés, l'AGIRC-ARRCO, applique rigoureusement ce principe en rattachant les droits acquis des actifs et les droits liquidés des retraités à une même référence, la valeur de service du point. Ainsi actifs et retraités sont traités à égalité et leurs droits sont revalorisés identiquement en suivant l'évolution de la valeur de service du point.

Le conseil d'administration de la CRPN a lui aussi respecté ce principe en maintenant inchangées les pensions déjà acquises des actifs par rapport à leur niveau atteint en 2020, comme pour les retraités. D'un point de vue technique, la CRPN ne fonctionnant pas en points comme l'AGIRC-ARRCO et n'ayant pas de valeur de service du point, cette mesure consiste à maintenir inchangé deux indices en vigueur à la CRPN, l'IVP et l'IVSC.

Les pensions déjà liquidées des retraités sont rattachées à l'indice IVP pour leur revalorisation et les pensions acquises mais non encore liquidées des actifs sont rattachés à l'IVSC. Afin de maintenir en 2021 au même niveau qu'en 2020 les droits liquidés des retraités et les droits acquis des actifs, ces deux indices demeurent inchangés en 2021 par rapport à 2020.

Au-delà du maintien du niveau de leurs droits acquis, les navigants actifs vont pouvoir bénéficier de mesures leur permettant d'acquérir de nouveaux droits dans le cadre du chômage partiel.
Durant celui-ci, l'État prend en charge une grande partie des salaires des navigants en versant aux employeurs une indemnisation ; or cette indemnisation n'étant pas soumise à cotisations sociales, elle ne génère pas de droits à pension.

À compter du 1er janvier 2021, les navigants, bien que ne cotisant pas à la CRPN durant leurs périodes de chômage partiel, se voient désormais crédités de droits comme s'ils avaient cotisé.
Il s'agit là d'une mesure de solidarité envers les navigants actifs leur permettant de préserver leur retraite future durant la traversée de la crise actuelle.

Pas de majorations de retard

L'actualité de la CRPN pour la fin de l'année 2020 a aussi été marquée par des mesures de soutien accordées aux compagnies aériennes consistant à ne pas poursuivre celles qui reporteraient le paiement de leurs cotisations patronales au titre des années 2021 à 2023 et à ne pas leur appliquer de majorations de retard. Les compagnies qui opteraient pour ce report des cotisations devront régulariser leur situation le 25 janvier 2024 au plus tard.

Ces mesures de soutien aux compagnies aériennes, si elles sont nécessaires pour leur permettre d'affronter la crise actuelle du transport aérien dans de meilleures conditions, sont là aussi pour nous rappeler la fragilité du régime de retraite des navigants reposant sur les ressources d'un seul secteur économique.

Le rapprochement de la CRPN et du régime universel, dans un mode opératoire permettant de préserver les particularités essentielles du régime des navigants, devrait apporter une réponse à ce problème connu depuis longtemps mais dont la crise actuelle nous a fait prendre conscience de la nécessité à le solutionner.

● Jean-Michel Moutet, administrateur CRPN

Point sur les retraites PS

AGIRC et ARRCO
Les pensions seront revalorisées au 1er novembre 2021.
Il faut se rappeler que le 1er janvier 2019, l'AGIRC et l'ARRCO ont fusionné, le nouveau régime unique est aligné sur la valeur du point ARRCO.

Sécurité sociale (CNAV)
Les pensions ont été revalorisées de 0,40 % au 1er janvier 2021, visible fin février 2021. Au 1er avril 2021 l'augmentation de la pension IGRS-CRAF sera de 0,2 %.

IGRS-CRAF
Les pensions CRAF, ont été revalorisées le 1er avril 2020 de 0,65 % (moyenne arithmétique des augmentations Sécurité Sociale et ARRCO).

Au 30 septembre 2020, il y avait 25 661 adhérents au lieu de 29 269 au 30 septembre 2019 soit -12 % (les adhérents comprennent les allocataires et les droits différés).
14 556 sont des allocataires au lieu de 14 907 au 30 septembre 2019 et dans les allocataires, 70,3 % sont des pensions directes et 29,7 % des pensions de réversion.
11 105 sont des droits différés, représentant les actifs présents ou ayant quitté la compagnie, au lieu de 11 254 au 30 septembre 2019.

Situation des adhérents :
- 7 398 hommes de 79,2 ans d'âge moyen ;
- 7 158 femmes de 82,5 ans d'âge moyen.

Il faut aussi noter que sur les 116 personnes ayant plus de 100 ans, 87 sont des femmes dont 74 allocataires de pensions de réversion, 13 allocataires de pensions directes, et 29 sont des hommes.

Montant des prestations au 30 septembre 2020 :
- le montant moyen des pensions directes était de 320 € au lieu de 324 € en 2019
- le montant moyen des pensions de réversion était de 315 € au lieu de 304 € en 2019.

Certificat de vie

Un certificat de vie est désormais envoyé chaque année, fin mars début avril, à chaque allocataire en même temps que l'attestation fiscale.

Il est important de renvoyer le coupon détachable qui figure en bas du document à Siaci Saint Honoré soit par courrier postal soit via le portail extranet. Ceci assure le paiement de la pension CRAF.
maretraite-entreprise.com

Depuis fin octobre 2020, les pensionnés ont reçu un identifiant et un mot de passe donnant accès à un portail extranet (**www.maretraite-entreprise.com**) pour faciliter la communication avec les équipes de gestion et dématérialiser ainsi, l'accès aux informations et le dépôt des documents.

● **Harry Marne**

Élections à la MNPAF : un réveil douloureux

Début janvier 2021 a eu lieu le dépouillement des élections à l'Assemblée générale de la mutuelle Air France. L'ARAF n'est plus majoritaire.

Il est bon de souligner à l'occasion de ces élections à quel point notre mutuelle est un des seuls organismes mutualistes dans lequel s'exerce un véritable choix de gouvernance, car il y a eu 8 listes représentant les assurés à titre collectif (salariés AF et Transavia et HOP, mais aussi les personnes ayant quitté l'entreprise depuis moins d'un an et gardées dans le cadre de la « *portabilité* »…) et 6 listes au titre des individuels (retraités et autres).

Il ne faut pas se cacher que les listes s'appuient toutes derrière un ou plusieurs syndicats, sauf bien sûr celle de l'ARAF. À ce titre, elles défendent une idée, certains diraient une idéologie, celle du syndicat central, chose parfaitement respectable, mais qui peut entraîner de profonds tiraillements, soit sur des concepts de fond comme la solidarité plus ou moins forte entre les adhérents suivant leurs revenus, ou sur les choix offerts ou non par les différentes options de couverture santé; ainsi peut-on se rappeler qu'à l'origine la mutuelle ne proposait qu'une seule couverture, celle que nous appelons « *Altitude 350* », qui pour les individuels est le socle de base calqué sur la garantie de base offerte dans le cadre du contrat collectif signé par Air France et la majorité des syndicats.

Depuis sa création, la mutuelle a réduit fortement la dispersion des cotisations proposées aux ouvrant-droits suivant leurs revenus, et a créé pour les anciens salariés Air France un niveau ALT 300 à plus faible niveau de couverture mais très compétitif si on a la possibilité ou si on a fait le choix de recourir à des praticiens sans ou avec de faibles dépassements, et un niveau ALT 400 offrant une couverture étendue.

S'est enfin ajouté le Pass Santé pour les « *dépassements hors contrat responsable* ».

"Un véritable choix de gouvernance"

À noter que tous les adhérents 300 ; 350 ; 400 et collectifs bénéficient tous et aux mêmes conditions des services spécifiques offerts par MNPAF grâce à sa bonne gestion et à l'équilibre global de ses régimes : Intermutuelle Assistance ; Médecin Direct ; forfaits médecines douces ; etc.



Nous pensons néanmoins qu'elle a ainsi renforcé sa place en tant que vraie mutuelle : la plupart des complémentaires santé des retraités ne tiennent pas compte des revenus, la nôtre continue de subventionner les faibles retraites, sans pour autant que les retraités plus aisés ne soient tentés de quitter la mutuelle en payant une cotisation trop élevée.

Par ailleurs nos options permettent à chacun de s'adapter en tenant compte de ses choix de consommation, sans que soit remise en cause la solidarité entre âges, ou qu'un comportement soit à la charge de ceux qui choisissent autrement.

Enfin, nous le savons, mais il est bon de le répéter, la MNPAF bénéficie de frais de gestion parmi les plus bas, sinon les plus bas. La conséquence est que le maximum d'argent collecté est consacré à la prise en charge des dépenses de santé de ses adhérents, qu'ils soient liés par un contrat collectif obligatoire, ou par un choix individuel (retraités en particulier). Et tous les sondages effectués semblent montrer un bon degré de satisfaction. Il serait donc normal que la participation aux élections soit proche de 100 %.

Forte baisse des votants

Malheureusement, elle est faible, 35 % pour les collectifs, et seulement 31 % pour les individuels-retraités, et ne cesse de se dégrader depuis quelques années.

Moins d'un tiers des adhérents à titre individuel a voté, un chiffre en baisse très forte par rapport à il y a cinq ans.

Cette baisse et ce niveau sont très inquiétants, d'autant plus que la liste l'ARAF a été touchée de plein fouet par cette baisse, outre le fait que la création d'une nouvelle liste d'origine syndicale lui a sans doute coûté aussi près d'un millier de voix, sur 4 000 perdues !

Nous devons comprendre pourquoi, et agir en conséquence.

Le résultat des élections nous a désigné 16 élus sur 98 à l'assemblée générale, et notre liste n'est plus que la deuxième en nombre. Si le poids des délégués représentant les assurés à titre individuel a augmenté, soit 39 sur 98, sa représentation est désormais éclatée, la liste de l'ARAF ne représentant plus que 41 % des élus représentant les individuels. Notre liste reste un poids lourd, incontournable, mais n'est plus majoritaire.

Nous avons identifié plusieurs causes, dont certaines purement techniques, comme le fait que le vote par correspondance a été mal préparé, que les électeurs par

internet n'ont pas reçu de documentation papier, que notre liste n'apparaissait qu'en dernier parmi les 6 listes représentées pour des raisons de tirage au sort, et enfin que nous n'avons pas pu bénéficier de nouveaux électeurs partis de l'entreprise, mais couverts par le mécanisme du « *portage* », et de ce fait toujours assimilés au groupe des collectifs. Par ailleurs, l'absence de réunions régionales à l'occasion desquelles les élus ARAF à la MNPAF expliquent et motivent le vote, a sûrement déconnecté nombre d'adhérents des élections.

Renouer le lien

Nous souhaitons cependant identifier d'autres causes plus profondes.

Les élus l'ARAF se dépensent sans compter, mais le travail dans les instances de la mutuelle est de plus en plus lourd et technique, et nous nous sommes sans doute éloignés des préoccupations du quotidien des adhérents retraités.

L'ARAF et ses représentants vont donc travailler d'arrache pied à renouer le lien, en renforçant l'information ascendante et descendante, et en remettant en lumière ses objectifs et actions, à savoir :

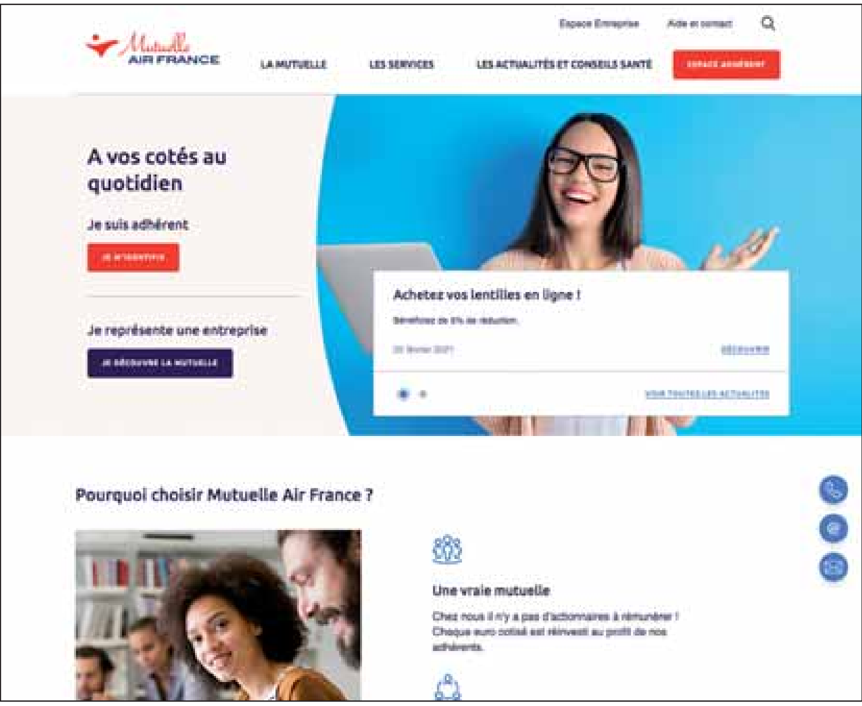
- Équilibre du P/C des retraités, c'est-à-dire un sou dépensé en cotisation le plus proche possible d'un sou dépensé en prestations et remboursements.
- Amélioration de la qualité de service, avec une remontée plus concrète et moins statistique des doléances.
- Gouvernance attentive aux adhérents.
- Modération des cotisations.
- Solidarité intergénérationnelle maintenue.
- Indépendance financière, en particulier du nouveau groupe MACIF-AESIO.

C'est du travail en perspective pour les cinq ans à venir !

Jean Chassaing

La gouvernance de la mutuelle

Jean Chassaing premier vice-président de la mutuelle d'Air France nous détaille le rôle des différentes instances qui pilotent notre mutuelle.



L'Assemblée générale est élue tous les cinq ans par tous les adhérents ouvrant droits, soit environ 84 000 électeurs pour 160 000 personnes protégées ; elle est désormais composée en 2021 de 98 élus, dont 39 représentant les retraités et autres adhérents à titre individuel. Elle désigne les administrateurs pour six ans, leur délègue une partie de ses attributions sous réserve de ratification, approuve les comptes annuels, modifie les statuts. Elle est l'organe de référence.

Le Conseil d'administration est composé de 24 membres élus pour six ans et renouvelables par tiers tous les deux ans. Il est l'organe de décision de la mutuelle, toutes les grandes décisions en émanent. Il nomme le président et le bureau. Il s'appuie sur le bureau et sur les commissions. Il est responsable juridiquement.

Le président et le directeur général sont les deux dirigeants responsables. L'un a davantage la responsabilité de la gestion politique, l'autre de la gestion courante. Le bureau, dont le secrétaire général et le trésorier, les assiste dans la prise de décision et le contrôle.

À la différence d'une association, le secrétaire général et le trésorier ne sont pas des fonctions exécutives. À noter qu'un certain nombre de fonctions clés de la mutuelle sont prises en charge par l'union mutualiste de gestion de la MACIF, comme le contrôle interne, et que, comme toutes les assurances, nous devons rendre des comptes à l'ACPR (l'autorité de contrôle prudentiel et de résolution) qui est adossée à la banque de France.



Vous retrouverez sur le site **mnpaf.fr** de la mutuelle les statuts et règlements intérieurs. Ils représentent les lois de la MNPAF.

Jean Chassaing

Point sur la Covid-19

En 2018, il y a 3 ans, dans Présence n°193, un rappel vaccinal passait en revue les vaccins d'ici et d'ailleurs permettant de voyager à moindre risques.

En 2021, de nouveaux vaccins permettront d'éviter un départ prématuré vers l'au-delà suite à la pandémie actuelle de Covid-19 (coronavirus disease de décembre 2019).

Habituellement les coronavirus ne concernent pas l'espèce humaine, ils restent un hôte de la chauve souris. Cependant à trois reprises depuis le début du XXIe siècle, trois infections à coronavirus ont été répertoriées chez l'homme.
En 2003, le syndrome respiratoire aigu sévère ou SRAS-Cov est signalé en Asie, au départ de Fushan en Chine. Suite a l'ingestion de civette masquée, plusieurs centaines de décès sont à déplorer touchant majoritairement la communauté chinoise.
En 2012, un autre coronavirus Mers-Cov est décrit au Moyen-Orient, principalement en Arabie Saoudite avec de nombreuses victimes ; le relais animal est le dromadaire.

Le Sras-Cov 2 aussi appelé la Covid-19 est apparu à Wuhan, capitale de la province de l'Hubei en Chine, fin 2019.
La pandémie due à ce nouveau coronavirus jusqu'alors inconnu a essaimé de par le monde provoquant les décès que l'on connaît. L'hôte animal intermédiaire n'est actuellement pas identifié.
Pendant l'année 2020 et jusqu'à maintenant, la prévention a reposé sur les mesures barrières : désinfections des surfaces, aération des locaux, lavage des mains, gel hydro-alcoolique, port du masque, distanciation sociale ; car alors aucun traitement médicamenteux n'avait fait la preuve de son efficacité préventive ou curative.
En France, deux confinements ont été décrétés pour enrayer la flambée de l'épidémie.

Nos aînés et les personnes fragiles ont payé un lourd tribu à l'atteinte virale.
Même si le nombre de cas diminue lentement dans le monde, l'apparition de mutations virales (variants anglais, brésiliens, sud africains…) doit renforcer notre vigilance et nous encourager à utiliser les vaccins mis à notre disposition depuis peu.

En effet, moins d'un an après l'apparition et la propagation de la Covid-19, deux vaccins à ARN (acide ribonucléique) messager permettent un traitement préventif efficace protecteur contre le virus.

Un autre vaccin distribué par le laboratoire AstraZeneca mis au point par l'Université d'Oxford, déjà administré au Royaume Uni est désormais à la disposition des médecins référents via les pharmaciens pour les 50-64 ans avec comorbidité (ex : hypertension artérielle), depuis le 6 février en France.

D'autres vaccins seront bientôt disponibles dès réception de l'autorisation européenne de mise sur le marché pour augmenter la capacité vaccinale.

En attendant les mesures barrières restent de vigueur.

Docteur Jean-Pierre Donne

100 % santé pour l'audiologie

Initié par le Gouvernement depuis le 1er janvier 2019, la réforme 100 % santé, vise à rendre l'accès aux soins au plus grand nombre en développant des paniers de soins 100 % pris en charge (Sécurité sociale + mutuelle). La réforme est en vigueur pour l'optique et le dentaire depuis le 1er janvier 2020. Au 1er janvier 2021, c'est au tour de l'audiologie d'entrer en application.

Audiologie : le panier 100 % santé

Depuis 2019 il existe deux catégories d'appareillages (catégorie 1 et catégorie 2). Pour la catégorie 1, les prix ont été plafonnés pour devenir le panier 100 % santé, sans reste à charge au 1er janvier 2021. La catégorie 2 correspond aux produits aux tarifs libres.

Catégorie 1 : 100 % remboursé
Des aides auditives de qualité et performantes.
Le panier inclut :

- **tous types d'aides auditives :** contour d'oreille classique, contour d'oreille à écouteur déporté et intra-auriculaires ;
- **12 canaux de réglage** pour s'adapter au trouble auditif ;
- **au moins 3 des options** suivantes au choix : système anti-acouphènes, connectivité sans fil, réducteur de bruit du vent, synchronisation binaurale, directivité microphonique adaptative, bande passante élargie > 6 000 Hz, fonction apprentissage de sonie, dispositif anti-réverbération.

Garanties incluses :

- **30 jours minimum d'essai** avant achat ;
- **4 ans de garantie ;**
- **prestation de suivi** (au moins 2 fois par an) pour adapter le réglage de l'appareil.

Catégorie 2 : tarifs libres
Elle est composée des aides auditives n'appartenant pas au panier 100 % santé. La prise en charge Sécurité sociale est identique à celle du panier 100 % santé. Ces aides auditives ne sont pas obligatoirement prises en charge intégralement par les mutuelles, cela dépend du contrat souscrit par l'adhérent.
Pour information, les garanties du contrat responsable fixent le montant maximum de la prise en charge autorisé à 1 700 € par oreille incluant la prise en charge Sécurité sociale.

Le self-connect ou… la correspondance autonome

Comme le disait avec beaucoup d'humour le général de Gaulle « utilisons un vocable français à chaque fois que cela existe, c'est-à-dire… dans tous les cas ». Mais qu'est-ce que le self-connect ?





Le self-connect, c'est réaliser soi-même sa correspondance en combinant plusieurs vols de compagnies qui ne peuvent avoir aucun lien commercial entre elles, avec des billets séparés.
Cette pratique prend de plus en plus d'ampleur si bien que non seulement les compagnies aériennes : low-costs et compagnies classiques mais également les aéroports mettent en place ces solutions : l'aéroport de Gatwick a déjà lancé le *« Gatwick connect »*, l'aéroport de Nice a mis en place son propre dispositif le *« Nice Connect »*.

Comment ça marche ?

C'est très simple, les réservations en self-connect s'effectuent grâce à *« des plateformes de réservations en correspondances »* qui combinent vols, horaires et prix en garantissant la correspondance ; toutefois le réenregistrement des bagages est obligatoire et le cas échéant le passage aux contrôles de sécurité et de douanes.

Smart Connect chez Air France et Transavia

Dans ce contexte en pleine évolution, Transavia et Air France ont lancé leur offre de self-connect :
« Air France Smart Connect » et ***« Transavia Smart Connect »*** sont le nom des plateformes de réservation des deux compagnies, ce service est assuré en partenariat avec Dohop, société privée islandaise, innovatrice dans ce domaine, met sa technologie au service de ses deux partenaires.

Le service « Smart Connect »
Cette offre déployée par Transavia en janvier 2019, propose des combinaisons entre deux vols Transavia, et en janvier 2021 c'était au tour d'Air France de lancer ce service qui permet de relier les réseaux de Transavia et Air France.
Le client crée lui-même son voyage, il bénéficie de tarifs attractifs avec une seule réservation, un seul paiement et il reçoit une seule facture de Dohop qui détaille les prestations.

Avec Transavia Smart Connect : le client peut réserver un Lisbonne-Alger ou un Biarritz-Porto en une seule réservation pour des vols indirects.

Avec Air France Smart Connect : en une seule transaction, le client réserve un voyage, qui comprend un vol Air France et un vol Transavia.

Dohop Connect est une garantie qui couvre le client en cas de changement de retard, d'irrégularité, etc.

Le self-connect versus le modèle classique

Le self-connect a connu un essor rapide avec l'augmentation du nombre de low-cost et de plus en plus de passagers y ont recours, est-ce à dire qu'ils représentent une menace pour le modèle traditionnel et les hubs ?

Le self-connect offre des correspondances qui ne sont pas proposées, créant ainsi de nouvelles connexions entre les villes. Il permet au client de réaliser des économies, mais il impose le passage par le tapis bagages, la police et la douane, ce qui représente un temps minimum de correspondance beaucoup plus long (environ une heure).

Les hubs organisent des correspondances entre vols moyen-courrier, court-courrier/long-courrier, le passager en correspondance est attendu sur le second vol, le temps de correspondance est réduit et l'enregistrement des bagages est effectué de bout en bout ; ce sont de vrais plus très appréciés des clients, et ils le disent.

Dans le self-connect le client est totalement autonome (Transavia ne voit pas ses passagers en correspondance). Il n'y a ni mise en place de nouveaux systèmes informatiques ni d'accords de code-share, c'est Dohop connect qui relie les deux offres, notamment grâce à la garantie de transfert. Le positionnement et le modèle des deux compagnies sont donc préservés.

L'alternative au self-connect est de faire du code-share et de signer des accords interline; cependant si les alliances rapportent, elles ont un coût de mise en œuvre et des coûts d'exploitation. Le modèle traditionnel repose sur une organisation complexe et coûteuse que ne peuvent, ni ne veulent, supporter les low-cost.

C'est dire que le modèle des compagnies classiques et le système traditionnel du hub demeureront et pour longtemps encore, le modèle dominant, le hub de CDG reste un atout majeur pour Air France et a encore de beaux jours devant lui.

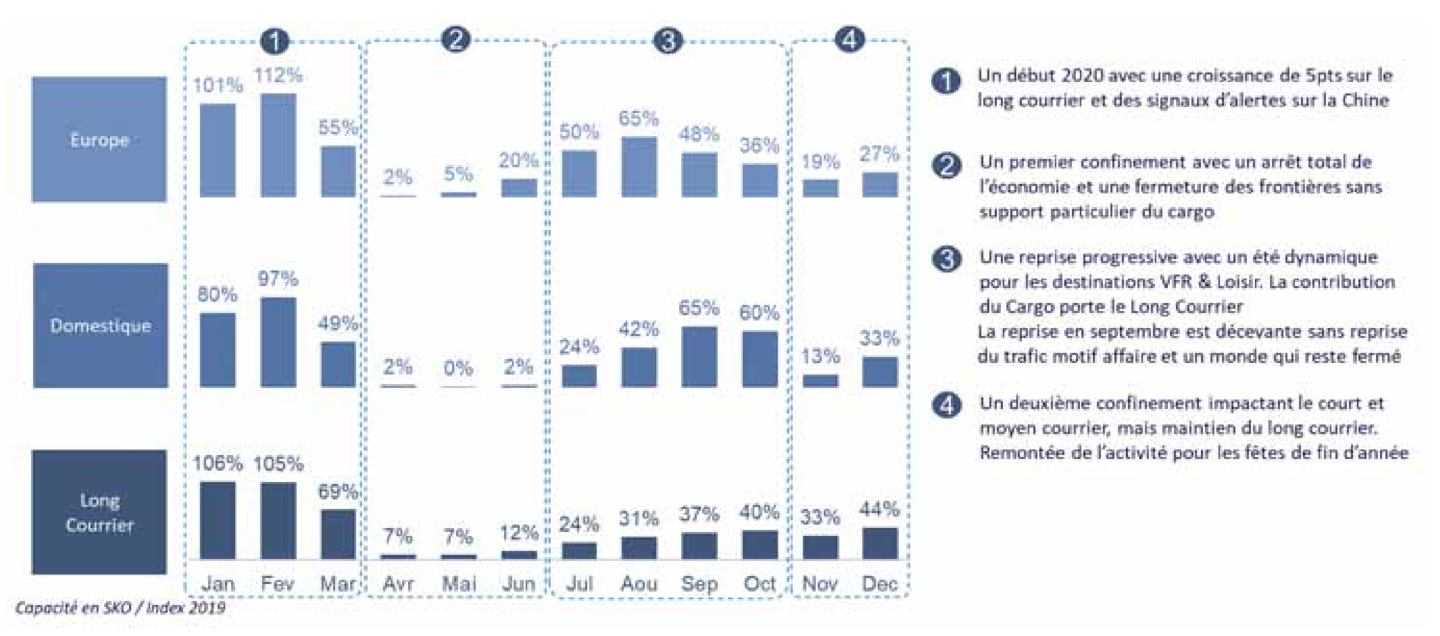
Tous mes remerciements à Philippe Le Naour (director *« Corporate Strategy »*) pour sa générosité et sa disponibilité.

Jacqueline Druet

Voyage au Programme

La marge sur coût variable comme boussole

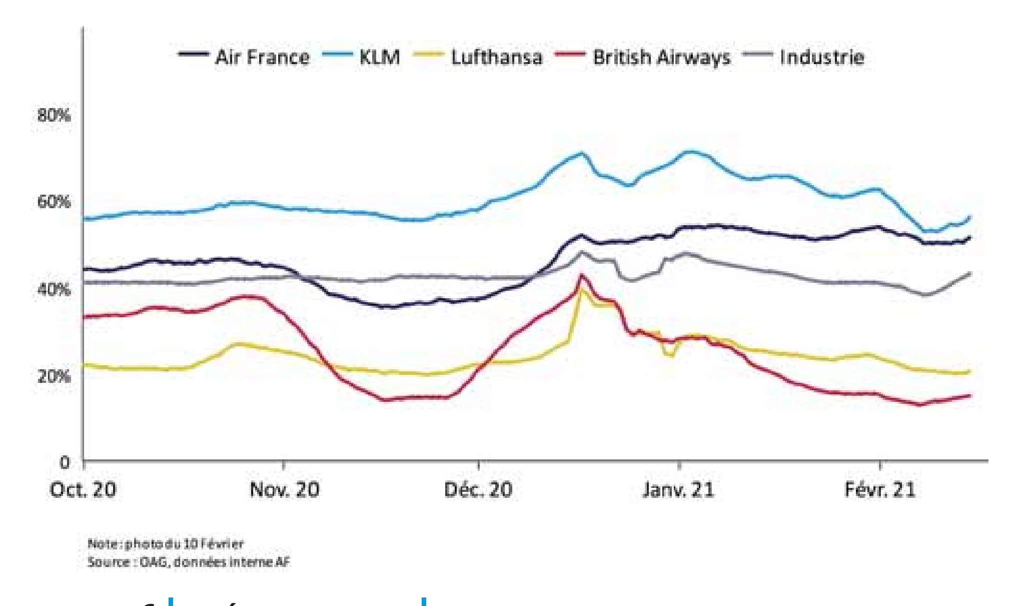
Lors du premier confinement, en avril 2020, la première question à laquelle il a fallu répondre a été : quel est maintenant le travail du Programme ?



Avec la Finance, nous avons établi que nous devions déterminer notre programme de vol en fonction de la marge sur coût variable, c'est-à-dire le résultat des recettes auxquelles l'on retranche les coûts engagés par le fait de faire voler l'avion. Ainsi, on s'assure que les vols génèrent plus de cash que de laisser les avions au sol.
En plus de cet indicateur clé, nous avons radicalement changé nos processus. Historiquement, l'attribution des slots par saison IATA structure les échéances du Programme, qui est construit quasiment un an à l'avance et ajusté quelques mois avant le début de la saison IATA. L'énorme volatilité de la demande liée aux contraintes de voyages, les achats très tardifs de nos clients, ainsi qu'un niveau d'activité faible, nous ont permis de complètement chambouler ces échéances. Le programme est maintenant ajusté de manière hebdomadaire, un mois à 3 semaines avant le vol, basé sur l'analyse du réalisé des vols de la semaine précédente. Grâce à cette incroyable agilité, il a été possible d'ajuster le Programme de manière extrême, à la hausse comme à la baisse.

Des contraintes aux formes sans cesse nouvelles

L'analyse a posteriori de la capacité de la compagnie en 2020 illustre la nécessaire adaptation au cours des mois, de manière spécifique à chaque périmètre. A chaque nouvelle annonce, il a fallu estimer l'impact possible pour prendre de nouvelles actions, puis ajuster en fonction de l'impact réel sur notre trafic.



Air France vole plus que ses concurrents grâce au Cargo et à un réseau équilibré

De manière inattendue, Air France a mis plus de capacité sur le marché que ses concurrents. Ceci est principalement expliqué par trois éléments :

1. Une très forte contribution du Cargo, dans un contexte de baisse de capacité mondiale, entraînant une très forte hausse de la recette unitaire. Or, même si Air France n'a que deux avions full freighter, sa flotte PAX est très favorable au Cargo, avec ses nombreux 773, 359 et 787.

Air France actualités



L'ARAF vous informe des nouveautés de notre compagnie. Pour connaître les dernières évolutions consulter notre site www.araf.info.

Nomination

Constance Thio est nommée SVP Ressources humaines AF-KLM à compter du 1er mars, en charge :

- du process de nomination des managers du Groupe et de la mobilité,
- de la cohérence de l'organisation du Groupe,
- de la stratégie de rémunération,
- du pilotage du comité de Groupe européen AFKL.

2. Le réseau d'Air France est historiquement plus équilibré. La fermeture du nord Atlantique et de l'Asie est très coûteuse pour BA & LH.
3. Le marché domestique français reste fort et résilient, en-dehors des périodes de confinement.

Une envie de voyager persistante

La surprise de nos ajustements Programme est la très forte demande loisir et VFR dès que les restrictions se lèvent. Nous avons pu le constater vers les destinations méditerranéennes à l'été dernier, et vers les Antilles à Noël. Nous avons ainsi pu en l'espace d'un mois vendre des capacités au niveau (voire supérieures) de celles de 2019. Si cela ne nous permet pas de savoir si le motif affaires reviendra, nous savons que nous pourrons remplir nos avions dès que le monde s'ouvrira à nouveau. Et c'est dans cette optique que nous nous préparons à l'été 2021, c'est-à-dire en planifiant le maximum de capacité loisir, et en étant prêts à l'annuler si les restrictions ne se lèvent pas.

Olivier Piette
Directeur du Programme Air France

Certification

AF et KLM ont été certifiées « *Covid-19 Airline Safety Rating* » à l'issue de l'audit mondial réalisé par Skytrax (agence internationale de notation du transport aérien) pour être au niveau de sécurité sanitaire le plus haut : l'ensemble des mesures prises sont regroupées sous le label « *Air France Protect* ».

Flotte

Le premier A220-300 d'Air France est entré en phase d'assemblage sur le site Airbus de Mirabel au Canada. Sa livraison est prévue en septembre 2021. Cinq autres appareils suivront d'ici à la fin 2021. Le reste des livraisons se fera à un rythme soutenu puisque 60 appareils seront livrés progressivement jusqu'à fin 2025.



Créneaux horaires aéroportuaires

Le Parlement européen a actualisé la règle sur l'utilisation des créneaux aéroportuaires sur les aéroports européens à compter du 27 mars et pour la saison été IATA. Si elles souhaitent conserver leurs créneaux pour la saison suivante, les compagnies aériennes devront les utiliser à 50 %, au lieu des 80 % requis avant la pandémie. Le Parlement s'est basé sur les prévisions d'Eurocontrol, qui table sur un trafic réduit de moitié par rapport à l'été 2019.

Programme de l'été

56 vols par semaine vers les outre-mer sont prévus pour la saison estivale, renforcés au départ de CDG vers la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane et la Réunion, assurés en B777.
PTP : 11 vols départ ORY et 7 vols CDG
FDF : 7 vols départ ORY et 7 CDG
CAY : 7 vols départ ORY et 3 CDG
RUN : 7 vols départ ORY et 7 CDG.

Le plan de développement de Transavia France est confirmé. Avec l'arrivée de 8 Boeing 737-800 supplémentaires, la compagnie low-cost disposera de 48 appareils et ouvrira cet été une vingtaine de lignes en France.

Côté clients

Certificat sanitaire ICC AOKpass
La compagnie teste pendant quatre semaines, à compter du 11 mars, entre Paris-CDG et les Antilles, la solution de digitalisation des résultats de tests Covid-19 « *ICC AOKpass* ». L'essai s'effectuera uniquement sur la base du volontariat.



C'est « *pour améliorer l'expérience de ses clients et fluidifier leur parcours en aéroport* » qu'Air France a lancé l'essai d'ICC AOKpass, développé par MedAire/International SOS. L'application mobile, disponible sur smartphone permet aux passagers d'enregistrer de manière sécurisée les résultats de leur test Covid-19 réalisé dans un laboratoire partenaire (AOKpass est partenaire de nombreux laboratoires à travers le monde, dont les groupes Cerballiance et Biogroup en France). Une fois à l'aéroport, les passagers présentent leur smartphone en lieu et place d'un test papier. L'ICC AOKpass vérifie alors que le test présenté est valide et conforme à la réglementation du pays de destination.

Résultats 2020 d'Air France-KLM

Le Conseil d'administration d'Air France-KLM, présidé par Mme Anne-Marie Couderc, s'est réuni le 17 février 2021 pour arrêter les comptes de 2020.

Le directeur général du Groupe, M. Benjamin Smith a déclaré :

« 2020 a mis le groupe Air France-KLM à l'épreuve avec la crise la plus grave jamais connue par l'industrie du transport aérien. Je tiens à remercier nos équipes pour leur engagement et leur formidable capacité d'adaptation dans cette période, qui nous ont permis d'être résilients malgré une chute sans précédent du trafic.

Dès le début de la crise nous avons établi les meilleurs standards en matière de sécurité sanitaire pour nos clients et nos employés, nous avons su adapter nos programmes de vol en continu face à l'évolution des restrictions de voyage, ou encore saisir les opportunités du cargo. Avec la même agilité et grâce au soutien des États français et néerlandais, nous avons réduit drastiquement nos coûts, protégés notre trésorerie et poursuivi le déploiement de transformations majeures au sein des compagnies, impliquant des efforts de la part de tous nos employés. Dans les mois à venir, nous continuerons à renforcer les fondamentaux du groupe, en améliorant sa performance économique et environnementale, afin qu'Air France-KLM soit en capacité de saisir pleinement les opportunités de la reprise. Nous commençons l'année 2021 en espérant que cette année verra une reprise du trafic dès que la vaccination sera déployée à grande échelle et que les frontières seront à nouveau ouvertes.

Nos clients attendent avec impatience de pouvoir à nouveau voyager et leur attachement à Air France, KLM et Transavia s'est renforcé pendant cette crise. »



		Capacité[1]	Recette unitaire[2] Change const	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
Réseaux	AIRFRANCE KLM	-53,9%	-32,4%	6 638	-68,6%	-3 722	-4 470m	-40,4%	-43,6 pt
	AIRFRANCE KLM Martinair CARGO	-30,7%[3]	+76,8%	2 568	+19,3%				
Transavia	transavia	-59,5%	-17,4%	606	-65,2%	-299	- 430m	-49,3%	-56,8 pt
Maintenance	AIRFRANCE INDUSTRIES KLM			1 248	-41,6%	- 543	- 803m	-19,0%	-24,6 pt
Groupe	AIRFRANCE KLM GROUP	-54,4%	-15,8%	11 088	-59,2%	-4 548	-5 689m	-41,0%	-45,2 pt



2020	Capacité	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation	Dette nette (m€)	Variation
AIRFRANCE	-58,7%	6 415	-61,3%	-3 389	-3 669	-52,8%	-54,5 pt	7 332	+3 392
KLM	-48,8%	5 120	-53,8%	-1 154	-2 007	-22,5%	-30,2 pt	3 536	+1 011
AIRFRANCE KLM GROUP	-54,4%	11 088	-59,2%	-4 548	-5 689	-41,0%	-45,2 pt	11 049	+4 902

Variation du résultat d'exploitation entre Air France et KLM s'explique en partie par :

- Taille initiale de la compagnie aérienne
- Présence accrue de KLM sur l'activité Cargo (hub logistique d'Amsterdam près du port de Rotterdam)
- Impact des différents régimes d'aide publique

Mon métier ? Cargonaute

Jean-Claude Coudert est un amoureux du fret et de ses défis depuis 1967. Il est un des premiers « cargonautes » et a participé au chargement de tous les types avions sauf du 777. Il part à la retraite en 2006 avec des milliers de souvenirs…

En 1965 Air France se dote d'une flotte cargo avec le Boeing 707C Cargo baptisé Pélican, qui remplacera les vénérables Bréguet 2 ponts. Dans les années 70, les 747 arrivent dans la flotte et Air France étend son réseau. La version tout cargo de l'avion avec ses 38 palettes, 100T d'emport et la possibilité d'un chargement par le nez de l'appareil est une révolution !

Pour son traitement particulier, il faut des moyens modernes tels que loaders (chargeurs) et porte-palettes.

Les clients proposent de plus en plus de fret lourd ou volumineux. Toutes les escales n'ont pas les moyens ou la formation permettant de traiter ce fret hors normes. On décide alors de faire convoyer ces marchandises particulières par un spécialiste du chargement.

La fonction est nouvelle et il n'a pas d'appellation bien précise jusqu'a ce que l'un d'eux déclare : *« Les Américains ont les astronautes, les Russes les cosmonautes et bien Air France aura les cargonautes »* !

Son rôle : charger ou décharger un avion en utilisant tous les moyens disponibles et en respectant les précautions de sécurité pour les personnels et l'avion. Les cargonautes sont sélectionnés sur leur expérience du chargement jusqu'à la création d'une cellule d'étude du fret hors normes (appelé BIG) dirigé par Jean-Jacques Machon. Ils apprennent à évoluer entre les réglementations d'Air France et celle de Boeing dont les limitations ne sont jamais dépassées.

Quelques *« ficelles »* du métier leur sont révélées pour se sortir de situations difficiles qui jalonneront toute leur carrière de cargonaute : glisser à l'intérieur d'un 747 cargo l'arbre d'hélice d'un navire, le rideau de scène de l'opéra de Hong-Kong ou encore un hélicoptère Super-Puma embarqué par la porte latérale et dont il faut négocier le virage à l'intérieur de la cabine du Cargo. C'est ici qu'entre en jeu le savoir-faire du cargonaute.

Entre étude théorique et réalisation, il y a parfois un monde. Beaucoup d'aléas viennent de ce qu'à l'arrivée, le matériel de traitement est en panne ou la compagnie d'assistance indisponible. C'est à ce moment-là que la capacité d'initiative du cargonaute prend tout son sens : il doit déterminer très vite comment faire face aux difficultés avec les moyens du bord disponibles. Rares sont les cas où le cargonaute n'a pas trouvé rapidement une solution de chargement ou de déchargement ou un moyen de remplacement du matériel prévu.

Les cargonautes sont reconnus pour toujours mener à bien leur mission.

Le métier de cargonaute est toujours apprécié. On en a vu récemment l'efficacité lors du transport des masques qui ont été chargés et arrimés sur les sièges des avions passagers lors du confinement de 2020. Une grande première !

Propos recueillis par Isabelle de Ponsay

Histoire de chevaux et d'hommes

Grâce au 747 cargo, Air France devient spécialiste du transport de chevaux. Animaux de grand prix, des lads les accompagnent pour assurer l'embarquement, le vol et le débarquement. Les chevaux sont installés dans des stalles de 3 places assez étroites pour les empêcher de trop bouger pendant le vol.



Un jour un cheval récalcitrant refuse de rentrer dans le box. Un lad placé devant lui le tire par sa longe, deux autres le poussent à l'aide d'une lanière tendue à travers sa croupe. Un quatrième s'arque-boute sur l'arrière-train pour mieux faire pression. Rien n'y fait. Le cheval énervé décoche des ruades. Voyant la situation dégénérer, un agent Air France prend calmement le cheval par sa longe, le fait marcher un peu et revient tranquillement vers la stalle dans laquelle il pénètre suivi du cheval et sous les yeux éberlués des 6 lads ! Le cheval avait senti que ce collègue, un passionné de tiercé, aimait les chevaux !

Les 60 ans de l'aérogare d'Orly

Il y a 60 ans, le 24 février 1961, le général De Gaulle inaugurait l'aérogare d'Orly, événement architectural qui confirmait l'essor du transport aérien et du développement d'ADP (Aéroport de Paris). Orly devient la porte de la France.

« Dimanche à Orly », souvenons-nous de cette mélodieuse et légendaire chanson de Gilbert Bécaud sortie après l'inauguration de la nouvelle aérogare d'Orly, dont les terrasses sont fréquentées alors par des milliers de visiteurs venus rêver et admirer le ballet des avions;

« Je m'en vais dimanche à Orly
Sur l'aéroport, on voit s'envoler
Des avions pour tous les pays
Tout l'après-midi il y a de quoi rêver
Oui j'irai dimanche à Orly…
Pour toute une vie,
y a de quoi rêver… »

Cette chanson évocatrice nous replonge dans cette période des « 30 glorieuses » au cours de laquelle l'économie est florissante. La France renaît et retrouve son rayonnement avec des réalisations qui contribuent à sa renommée, 15 ans après la fin de la guerre.

La construction de cette nouvelle aérogare en est le symbole, Orly devient la porte de Paris et de la France pour les passagers aériens.

Le général De Gaulle, déclara lors de l'inauguration:
« L'aérogare est par sa conception et ses dimensions, en proportion de l'énorme et grandissant trafic de l'aéroport de Paris. Si jamais un ouvrage justifia la fierté de ceux qui l'ont édifié de leurs cerveaux et de leurs mains… c'est bien celui que voilà, à la rencontre du ciel et de la terre. La cérémonie d'Orly est aussi une affirmation: en révélant cet imposant travail, nous nous donnons nous-mêmes comme capables de vivre notre siècle mais aussi… de le marquer et de le conduire ».



Façade nord de l'aérogare inaugurée en 1961, enjambant la nationale 7



Première aérogare en dur 1954, intégrée dans Orly Sud en 1961

Infrastructures aéroportuaires parisiennes

À la fin des années 1950, le transport aérien est en expansion; Air France développe son réseau mondial, avec une flotte moderne équipée des deux avions à réaction les plus performants, la Caravelle de Sud Aviation en moyen-courrier et le Boeing 707 pour les vols long-courriers.
Au lendemain de la guerre, les infrastructures aéroportuaires sont endommagées suite aux bombardements. L'aérogare du Bourget est sous les ruines, la plateforme d'Orly qui a été occupée par la Luftwaffe est en meilleur état, deux pistes en dur ont été construites. Base du Military Air Transport US en 1945, le terrain est remis aux autorités françaises. L'établissement public Aéroport de Paris étant créé, le trafic peut débuter à Orly. AF installe sa base long-courrier, le CEO et le CRO (Centre d'exploitation et Centre de révision d'Orly). Les premiers vols transatlantiques AF en DC4 puis Constellation desservent l'Amérique; ainsi, les compagnies TWA et Pan AM se posent aussi à Orly.



© photo BP/Musée AF Aérogare provisoire (ex baraquement de la base américaine) 1946

Aérogare en bois 1948 © photo BP/Musée AF

En l'absence d'une infrastructure d'accueil, les passagers sont enregistrés et passent les formalités dans le hall des Invalides, désormais appelé Aérogare (ex Pavillon de l'Exposition universelle de 1930), mis à disposition par la ville de Paris). Des autocars dédiés transportent les passagers directement à leurs avions sur les deux plateformes.

Un bâtiment sommaire en bois (ex baraquement de la base américaine) est aménagé. En 1948, un nouveau bâtiment est construit, appelé Aérogare Nord. En 1956, une aérogare en dur est construite et sera intégrée dans la nouvelle aérogare de 1961.

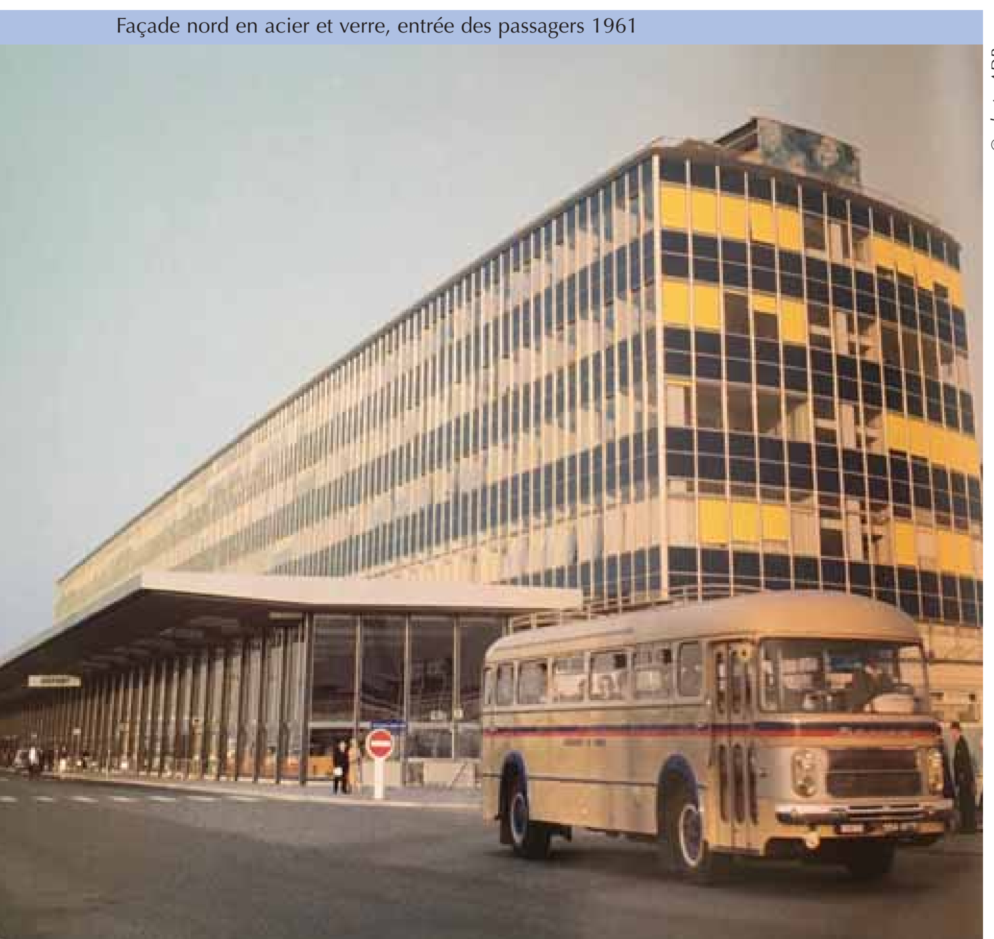
Aérogare conçue par l'architecte Henri Vicariot, responsable du projet « Grand Orly »

Le développement de cette nouvelle plateforme avait été initialisé par Louis Lesieur (futur DG AF). Henri Vicariot lance le projet en 1953, les travaux débutent en 1956 pour se terminer début 1961, Pierre Donatien Cot étant devenu président d'ADP avant de rejoindre AF. L'architecture de cette aérogare avec sa structure métallique, son mur façade, son esthétique de verre et d'acier inspirée des « gratte-ciel » américains, est considérée comme une prouesse française. Son aménagement est novateur pour l'époque avec ses immenses salles d'accueil, ses déambulatoires, ses perspectives linéaires, ses baies vitrées, ses galeries marchandes, ses alignements de comptoirs où les passagers enregistrent leurs bagages…

Cette aérogare linéaire enjambant l'autoroute, avec son mur façade, est impressionnante par ses dimensions et la hauteur de ses plafonds.

De plus, grâce à ses terrasses panoramiques, Orly est devenu un monument, un lieu touristique fréquenté par des milliers de visiteurs dont le nombre dépassa ceux de la Tour Eiffel et de Versailles.

Façade nord en acier et verre, entrée des passagers 1961



© photo ADP

Au fil des ans, l'aérogare d'Orly a pu évoluer en s'agrandissant avec les satellites est et ouest et avec la jonction récente entre Orly sud et Orly ouest, constituant aujourd'hui un ensemble homogène. Face à l'augmentation exceptionnelle du trafic aérien ces dernières années de 15 % par an, le projet de créer un aéroport dans la région de Roissy-en-France a été lancé en 1964, les travaux débutant en 1968, Roissy 1 est mis en service le 13 mars 1974, 13 ans après l'inauguration d'Orly.

Après l'évocation de ces périodes d'expansion, espérons bientôt pouvoir retrouver les terrasses d'Orly pour admirer le ballet des avions et… rêver, comme l'envisageait la romance de Gilbert Bécaud. Orly fait aussi partie de notre patrimoine.

Bernard Pourchet

Le hangar de Roissy : épopée d'une construction

Claude Bossu, alors directeur d'UTA Industries, nous raconte l'épopée qui suivit la construction du grand hangar de Roissy dont il avait été l'initiateur et le concepteur avec ses équipes. Ce hangar reconstruit abrite aujourd'hui les ateliers du petit entretien des Airbus A318, A319, A320, A321, A350, A330.



Façade ouest du hangar UTA Industries sur le tarmac

J'avais embauché un jeune « *gadzart* », ingénieur Arts et Métiers qui sortait du service militaire, Patrice Roulois (décédé depuis), à qui j'allais confier d'importants travaux tant son intelligence était grande, tant ses contacts humains, en particulier avec les autodidactes, étaient excellents.

On se souvient qu'UTA avait obtenu la priorité d'installation à Roissy-Charles de Gaulle en 1974, en acceptant de regrouper ses services au Bourget au moment de la fusion. La direction Industrielle devait construire un hangar, des installations techniques et des bureaux.

Je pris donc l'initiative, en 1970, en tant qu'ingénieur Arts et Métiers, de commencer à réfléchir sur la conception du futur hangar. Bien évidemment, dès que le projet pris corps, je commençais à en discuter avec les autres directions intéressées. Je confiai les études à Patrice Roulois, études qui allaient durer deux ans et qui furent concrétisées par un cahier des charges. Un des services de la Direction financière, Bases et Bâtiments, fut ensuite chargé de passer les appels d'offres et de suivre la construction.

Nous réunîmes tout d'abord les documentations sur les hangars les plus récents construits par les compagnies. Patrice Roulois visita ce qui se faisait de mieux en Europe. Le responsable des hangars à Air France, un « *gadzart* » sympathique, nous donna quelques conseils, ainsi que l'ingénieur chargé des infrastructures aux Aéroports de Paris. Pourquoi donc aller tout réinventer ?



DC10, B747, DC8 UTA en visite d'entretien

Nous faisions glisser des profils en plexiglas de DC-8, de DC-10 et de Boeing 747 sur des plans de hangars les plus divers, afin de rechercher la surface minimale. Nous fîmes construire de grandes maquettes en bois des modèles que nous avions sélectionnés et nous les exposâmes dans le hangar K1 afin de recueillir les observations des équipes qui allaient y travailler. Nous voulions un « *parapluie* » à double entrée, capable d'abriter six gros porteurs, quatre DC-10 et deux Boeing 747, (bien qu'à l'époque l'UTA. n'en envisageait pas l'achat), d'une surface minimum afin de diminuer les coûts de la construction et les charges d'exploitation, mais fonctionnel. Le nombre de places avait été calculé d'après les évolutions de flotte que nous avait communiquées la direction du Développement, qui n'avait pas cité le Boeing 747 !

Il y avait de chaque côté des annexes pour entreposer les outillages et les tracteurs, mais aussi les matériels des cabines, sièges, galleys, et une grande annexe côté route pour l'atelier moteurs. Un dispositif de lutte contre l'incendie très sophistiqué était prévu par places.

Enfin, un immeuble de six étages abritait les bureaux des personnels de plusieurs directions, avec au dernier étage une salle de réunion, les Études techniques étant dans un bâtiment sur le parking de l'autre côté de la route d'accès.

© photo amicale UTA


Hangar UTA, face sud, en bordure de route

Trois projets furent sélectionnés à l'issue de l'appel d'offres, qui répondait le mieux à notre cahier des charges. Par ordre de coût croissant venaient la structure en bois lamellé collé, la charpente métallique et la charpente en béton. Comme une portée de 80 mètres en bois lamellé collé n'avait jamais été construite, nous l'avions vérifié lors de nos recherches, j'avais recommandé, par prudence, de choisir la charpente métallique ou le béton.
Parce que le bois était le moins cher, parce qu'il était le plus résistant au feu, et surtout parce que l'architecture était fort originale, notre directeur général, diplômé de l'École nationale d'administration, Antoine Veil, sur les conseils du directeur de Base et Bâtiments qui tenait à lui faire plaisir, choisit le bois lamellé collé…

Des problèmes de structure

Un an après la fin de la construction, des désordres apparurent dans la structure. Les ruptures de plusieurs entraits, soutenant la grande poutre de 80 mètres de portée, nécessitèrent l'installation par-dessus le toit d'une charpente métallique tubulaire. Ces renforcements furent insuffisants. En 1982, cette poutre se rompit et vint reposer sur les portes qui étaient heureusement fermées à ce moment-là… On imagine ce qui serait arrivé sans les portes, le hangar s'écroulant sur place et sur le 747… Un Boeing 747, coincé à cette place, put être sorti par la baie DC-10 qui faisait face, en le mettant en biais et en libérant la rotation des cinq trains d'atterrissage en les faisant rouler et glisser sur le sol couvert de vaseline, commandée en plusieurs tonneaux, à l'épatement du fournisseur et avec les plaisanteries de notre personnel !

Pour réparer la poutre cassée, des câbles, accrochés à celle-ci et aux deux piliers, tendus progressivement, permirent de rapprocher les deux morceaux, qui furent ensuite solidarisés. Ces câbles furent laissés en place pour reprendre les efforts de traction que la poutre ne pouvait supporter seule. Les assureurs des fournisseurs remboursèrent totalement l'UTA des frais qu'elle avait engagés, et l'assurance perte d'exploitation indemnisa – mais pas complètement - les pertes subies par UTA Industries qui n'avait pu prendre tous les avions clients qui s'étaient présentés.

La réparation et les renforcements de la structure demandèrent plusieurs années et gênèrent considérablement les programmes d'entretien des avions, deux places devant être inoccupées sous les travaux. Finalement, une nouvelle structure métallique fut construite au-dessus de la charpente en bois de la toiture, en renforçant les piliers qui la supportaient. La compagnie fut correctement indemnisée en application de la garantie décennale, sauf pour ce qui concerne les pertes d'exploitation, en particulier les pertes de recettes clients, qui ne furent pas couvertes à 100 % par les assureurs. Soixante personnes assistaient aux réunions mensuelles (j'y étais parfois !) dont l'objet essentiel était d'écouter les experts, contestés par les représentants et avocats des entreprises qui avaient participé à la construction, celles du moins qui n'avaient pas disparues, tant les calculs étaient faux et les malfaçons de construction évidentes.
J'avais eu raison de recommander la charpente métallique ou le béton ; mais les décideurs (qui ignoraient les ingénieurs) ne m'écoutèrent donc pas.


Douglas DC 10 en visite d'entretien

Je me souviens d'y avoir abrité le Concorde, pendant quelques jours durant un salon de l'aviation. Henri Perrier, que j'avais jadis connu comme ingénieur d'essais en vol des Vautour en 1955, et qui était directeur des essais en vol de l'Aérospatiale, m'avait téléphoné pour savoir si nous pouvions abriter le Concorde dans notre hangar, Air France ne pouvant pas le faire. Qu'il paraissait tout petit entre deux DC10 ! Perrier pour me remercier me donna deux places dans un des vols d'endurance, CDG-RIO et retour, l'occasion de passer un week-end à Rio.



Aujourd'hui, grâce aux progrès de l'informatique, les résistances des poutres pourraient être calculées tridimensionnellement : un tel désastre ne se renouvellerait pas.
Après le regroupement des flottes AF/UTA le hangar hébergera la division entretien DM.QP en charge de la flotte B737AF et B737 SEA exploitée à CDG. De nos jours le hangar assure le petit entretien des avions de la famille Airbus.

● Claude Bossu,
ancien directeur UTA Industies

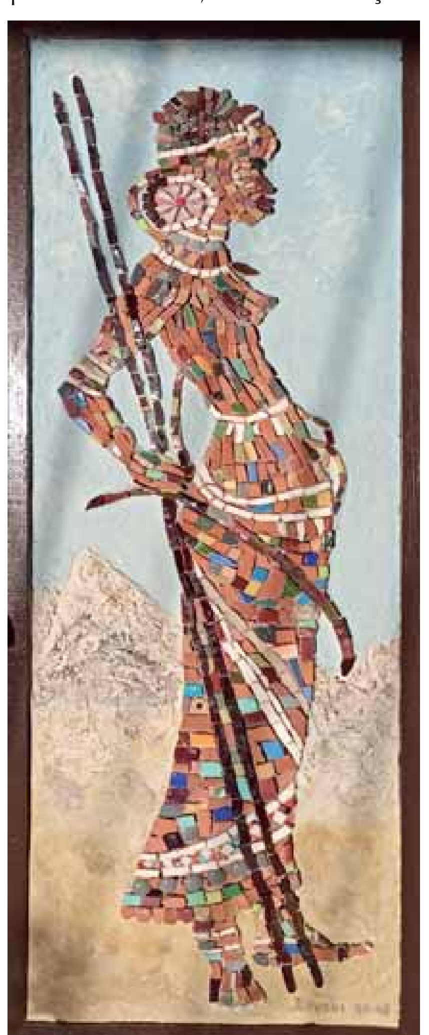
Découvrez-nous…
Mais aussi, découvrons la mosaïque !

Par ces temps de confinement - sorties, cinémas ou spectacles limités ou interdits - comment occuper ses loisirs en plus de la lecture ou de la télé ? Si vous êtes un tantinet manuel et intéressé par la création d'une petite œuvre d'art, pourquoi ne pas faire de la mosaïque ?

Les Romains, les Byzantins et les Arabes pratiquaient cet art il y a des siècles. Pour cela, ils utilisaient comme aujourd'hui des fragments de pierre, de galets, d'émail, de verre, de céramique, mais aussi des pierres précieuses, tous ces éléments appelés sous le nom générique de tesselles. Celles-ci, après découpe, étaient collées sur un support en bois, pierre ou métal, à l'aide de mastic, colle ou ciment en formant des motifs divers ou des figures.



Si vous avez du goût, un certain sens de l'art, le souhait de bâtir vous-même une œuvre et l'envie de faire travailler simultanément votre cerveau et vos mains, pourquoi ne pas vous initier, en commençant par quelque chose de simple ; en général, on débute par un petit porte-plat avec des motifs géométriques, puis on évolue vers des motifs plus complexes.



Les matériaux de base sont les tesselles, émaux de Briare, grès cérame, pâte de verre, smalts… sous forme de carrés de 2 à 4,5 cm de côté, vendus au détail. Vous pouvez aussi récupérer des assiettes cassées, des bouts de verre colorés, des boutons…

Les outils : celui d'un écolier pour le dessin, une pince japonaise pour la découpe, une autre pince genre à épiler pour saisir les petits morceaux de tesselles, et une brosse.
Puis de la colle vinylique, ou colle à bois, un mortier colle, différentes colles selon le support et du ciment-joints pour boucher les interstices. Vous trouverez tout cela dans des magasins spécialisés ou sur internet, avec des manuels d'instruction pour débutants et plus.

Comment alors débuter ? Il vaut mieux être assisté pour s'initier, connaître matériaux et outils, apprendre à bien les utiliser et voir alors si cette occupation vous plaît. Une stimulation de groupe, nouveaux et anciens pratiquants, permettra d'avancer plus rapidement. Le matériel de base vous sera prêté au début.

Où apprendre ? Dans des ateliers où, en amateurs, vous pourrez acquérir les connaissances de base ; dans des centres culturels de villes, départements ou régions. Personnellement, je suis passé par l'UIA, université inter âge de Créteil (94), où beaucoup de retraités se cultivent dans différents secteurs d'activité : 16 cours de 3 heures étaient programmés pour la mosaïque.



Voilà une occupation que je voulais vous faire partager, et je vous laisse regarder mes réalisations au bout de quatre années de pratique. Ce n'est pas mal, non ?

● Jean Cruzel

Épargne Retraite 2 Plus*

L'assurance vie
qui accompagne
l'évolution de votre épargne



1,85%
en 2020

Net de frais de gestion annuels de 0,36% et brut de prélèvements sociaux et fiscaux attribué sur le **support en euros** du contrat Epargne Retraite 2 Plus pour l'année 2020, sous réserve de la présence d'un capital constitué sur ledit support au 31/12/2020.
Les rendements passés ne préjugent pas des rendements futurs.

D'années en années, soutenez la vitalité de votre épargne grâce à une sélection reconnue de plus de 50 supports en unités de compte(2) - notamment ISR (Investissement Socialement Responsable) et immobilier – et la garantie d'un fonds en euros, régulièrement récompensé par la presse patrimoniale et financière.

(2) L'investissement sur les supports en unités de compte supporte un risque de perte en capital puisque leur valeur est sujette à fluctuations à la hausse comme à la baisse dépendant notamment de l'évolution des marchés financiers. L'assureur s'engage sur le nombre d'unités de compte et non sur leur valeur qu'il ne garantit pas.











Parlons-en ensemble au 01 43 44 62 78 (prix d'un appel local).
ou sur asac-fapes.fr



*Épargne Retraite 2 Plus est un contrat d'assurance-vie de groupe exprimé en euros et/ou en unités de compte, souscrit par l'ASAC, association loi 1901 et garanti par Allianz Vie, entreprise régie par le Code des assurances - SA au capital de 643 054 425 euros - 340 234 962 RCS Nanterre. Siège social : 1 cours Michelet – CS 30051 92076 Paris La Défense Cedex.



Contrat également accessible aux adhérent de l'association TEGO, association régie par la Loi 1901, SIRET 850 564 402 00012- siège social : 153, rue du Faubourg Saint-Honoré – 75008 Paris.

ASAC-FAPES est une marque de Fapes Diffusion, 31 rue des Colonnes du Trône - 75012 Paris — Enregistrée auprès de l'ORIAS n° 07 000 759 (www.orias.fr) en qualité de courtier en assurance (catégorie B au titre de l'article L520-1 II du Code des assurances), de courtier en opérations de banque et services de paiement et de mandataire non exclusif en opérations de banque et services de paiement. Réalisation : Agence SMALL PLANET. COMMUNICATION À CARACTÈRE PUBLICITAIRE

Un livre et son histoire « Pilote de guerre » de Saint-Exupéry

Cet ouvrage consacré au combat des aviateurs français en 1940 parut dans une France totalement occupée !

Les journées d'hiver en confinement « *allégé* » sont propices aux bonnes résolutions, par exemple ranger sa bibliothèque où s'empilent les livres.
C'est ainsi que j'ai retrouvé, un peu dissimulé en deuxième rangée, un exemplaire de « *Pilote de Guerre* », de Saint-Exupéry, paraissant assez ancien, provenant de livres récupérés chez ma mère à son décès en 2015 et vraisemblablement acheté par mon père, lui-même depuis longtemps disparu (j'imagine mal ma mère lisant Pilote de Guerre !).

En ouvrant le livre, j'ai constaté qu'il avait été imprimé le 27 novembre 1942 pour le compte des éditions Gallimard, une date assez particulière puisqu'elle se situe à peine trois semaines après l'invasion de la zone libre par les troupes allemandes !

Ceci m'a donné l'envie d'en savoir plus sur cet ouvrage consacré à la campagne aérienne de 1940 et paru paradoxalement dans une France désormais totalement occupée.

Connaissant la passion de notre ami Bernard Pourchet pour Saint-Exupéry et son œuvre, je me suis adressé à lui pour retracer l'histoire de ce livre, dans l'espoir également d'y trouver un lien avec la vie de mon père qui, né fin 1921, avait vingt ans lors de sa parution et vivait dans les conditions difficiles de la France occupée.

On ne s'adresse pas à Bernard en vain lorsqu'il s'agit de Saint-Exupéry et voici ce qu'il nous apprend :
« Les écrits de Saint-Exupéry sont toujours inspirés par sa vie professionnelle et ses souvenirs : Courrier Sud (1929) en référence à son expérience de chef d'aéroplace dans le désert, Vol de Nuit (1931) évoquant son aventure en Amérique du Sud à Aeroposta Argentina, Terre des Hommes rappelant son expérience de la Ligne, enfin Pilote de Guerre relatant sa participation aux combats avec ses camarades en 1940.

Ce roman fut d'abord publié à New York en février 1942 sous le titre « Flight to Arras » avec l'objectif de rappeler aux Américains le combat des aviateurs français, en espérant inciter les USA à entrer en guerre. Édition illustrée par Bernard Lamotte.
Le roman fut quelques mois plus tard autorisé à être publié par Gallimard dans la France occupée sous le titre « Pilote de Guerre » en édition limitée. Mais il sera interdit par les Allemands dès février 1943 et retiré de la vente.

Le musée Air France possède un exemplaire de "Terre des hommes" dédicacé par Saint-Exupéry au Général Barès, pionnier de l'aviation militaire qui avait facilité son embauche début 1926 à la Compagnie aérienne française (CAF), première compagnie transportant des passagers en vol à la demande. »

Un grand merci à Bernard Pourchet pour ces informations qui permettent de donner une histoire à ce livre.

Bernard Bazot, et Bernard Pourchet

ANTOINE DE SAINT EXUPÉRY

PILOTE DE GUERRE

nrf

GALLIMARD

ACHEVÉ D'IMPRIMER SUR LES PRESSES DE L'IMPRIMERIE MODERNE, 177, ROUTE DE CHATILLON, À MONTROUGE (SEINE), LE VINGT-SEPT NOVEMBRE MIL NEUF CENT QUARENTE-DEUX
Autorisation n° 14.327

La table de Lamotte

Bernard Lamotte peintre français rencontré par Saint-Exupéry aux Beaux-Arts à Paris et exilé à New York y accueillait de nombreuses célébrités dans son atelier « *Le bocage* ». Ils inscrivaient leur nom sur une table en bois. Saint-Exupéry y dessina un personnage précurseur du Petit Prince à côté des signatures de Renoir, Gide, Gabin, Charlie Chaplin, Marlène Dietrich, etc.
La table a été donnée par Bernard Lamotte au musée Air France et est exposée dans le hall d'honneur du siège d'Air France à CDG.

Table de Bernard Lamotte donnée au musée AF

© Collection Musée AF

Bibliographie

Nous avons le plaisir de vous présenter plusieurs ouvrages de la famille Air France, dont le Breguet Deux-Ponts, Heures de vol de Jean Louis Chatelain, la revue Icare, A38O AF… Et un autre ouvrage sur un des grands industriels français. Bonne lecture.



1 « Air France et le Breguet Deux-Ponts »

Il est arrivé… Voilà plusieurs mois que nous vous informions de la préparation de ce troisième ouvrage du musée AF dans la lignée des deux précédents, Le Douglas DC3 et La Caravelle. Vous revivrez l'histoire de cet avion sous les couleurs AF, de *« la cocarde »* ou d'autres compagnies. Ouvrage de référence, agrémenté de nombreuses photos souvent inédites et de documents originaux enrichis et valorisés par des témoignages recueillis auprès des personnels ayant contribué à sa mise en œuvre (PN, service entretien, opérations, exploitation, commerciaux)… Ce livre a été conçu et réalisé par des bénévoles, sous la coordination d'Étienne Rachou. La documentation provient des collections du musée AF, des archives de la compagnie et de collectionneurs privés. *En vente au centre documentation du musée, aérogare des Invalides (2, rue Esnault Pelterie - 75007 Paris) ou sur le site internet de la boutique du musée* **www.boutiquemuseeairfrance.com**

2 « Heures de vol, fortunes, tribulations et méditations d'un pilote témoin de son siècle » de Jean-Louis Chatelain

Le titre résume très bien l'ouvrage de Jean-Louis Chatelain, un des derniers CDB Concorde qui, après avoir été pilote d'avions commerciaux de 1968 à 2011, a été pilote essais/réception Airbus. Il a convoyé des Airbus à travers le monde. Ce beau livre (format A4, 270 pages) est original et attachant. Au-delà d'un parcours professionnel captivant, l'auteur nous fait partager ses vols et ses rencontres donnant une dimension humaine au récit. Nous survolons un demi-siècle d'histoire de l'aviation avec ses innovations techniques. *Pour se procurer cet ouvrage que nous vous recommandons, consulter le site* **www.alpha-crux.fr/** *contenant le bon de commande et une vidéo sur Concorde.*

3 « Icare 256, Adrienne Bolland et la traversée des Andes »

Jean-Pierre Dussurget dédie ce numéro à Adrienne Bolland, dont on commémore les 100 ans de sa traversée de la cordillère des Andes le 1er avril 1921, à bord de son frêle Gaudron G3 équipé d'un moteur de 80 CH, réussissant à voler à plus de 400 mètres. Exploit remarquable, en ces débuts de l'aviation, par une des premières femmes brevetée pilote. Vous apprécierez aussi un article évoquant le raid des Jaguars français sur le Koweït il y a 30 ans, le 17 janvier 1991 (voir chronique aéronautique). Vous trouverez aussi des articles originaux sur le centre de parachutisme de la Ferté Gaucher et une chronique du musée Air France (BnF Gallica et musée virtuel). **www.revueicare.com**

4 « A380 AF », le livre de l'Airbus A380 d'Air France, sous l'objectif de Pol Bacquet

Pol Bacquet a été agent d'opérations Air France, architecte, photographe passionné d'aviation. Après avoir organisé plusieurs expositions de ses photos, il nous propose ce livre de photos magnifiques, insolites, de l'A380 AF en vol et au sol. Ultime hommage pour cet appareil qui fut un des fleurons de la flotte AF ; ce beau livre contribue à la mémoire et au souvenir de ce bel avion. *En vente via le site de l'auteur* **www.polbacquet-photo.com**

5 « René Ravaud, une vie pour l'industrie » de Felix Torres

Vous connaissez certainement la génération des moteurs CFM56, qui a contribué au succès des Airbus. Ce type de propulseur le plus vendu au monde a permis à la Snecma (Safran aujourd'hui) de devenir un des premiers motoristes mondiaux. Le livre de Felix Torres, spécialiste de l'histoire industrielle, est dédié à René Ravaud, président de la Snecma, grand industriel français (1920/1986), dont les idées et actions ont permis la renaissance de l'industrie française des moteurs d'avions, la fusion Snecma /Sagem et le partenariat avec General Electric lui ouvrant le marché mondial. Cet ouvrage nous éclaire sur la situation industrielle aéronautique française, sa modernisation mais aussi ses enjeux actuels. *First Éditions (***www.editionsfirst.fr***)*

● **Bernard Pourchet**

✈Chronique aéronautique et communiqués du musée Air France

En cette période particulière, il est difficile de préciser l'avenir à moyen terme et de confirmer des manifestations ou expositions initialement prévues en 2021. Dans cette situation d'attente, les associations et les musées, soucieux de maintenir les liens avec leurs adhérents et leurs futurs visiteurs, ont développé l'utilisation d'outils informatiques et des réseaux sociaux pour proposer des activités via leur site internet.

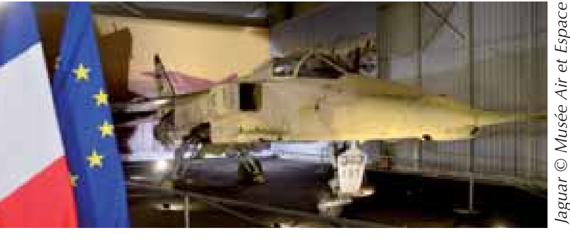
✈ Le musée de l'Air et de l'Espace vient à vous (www.museeairespace.fr)





Le musée propose de nombreuses visites guidées thématiques détaillées (Concorde, Nieuport, Spitfire, Ouragan, Mystère IV, Yak 3, B747…), ainsi que des reportages sur l'histoire de l'aviation et les richesses du musée.

Arrivée d'un nouvel avion: Jaguar (matricule A91)


Jaguar © Musée Air et Espace

Cet appareil emblématique a rejoint les collections du musée dans le hall Concorde. Avion de combat supersonique conçu par la SEPECAT (coopération franco-anglaise, Breguet-BAC), livré à l'armée de l'Air en 1977, il a participé à des missions en territoires extérieurs et lors des combats durant la guerre du Golfe.
Vous vous conseillons le site du musée de l'Air ou de l'AAMA (Association des amis du musée de l'air - https://aamalebourget.fr) avec la retransmission de la conférence table ronde dédiée à cette épopée.

Projets en cours: médiathèque
Les équipes du musée, malgré la situation, sont toujours mobilisées par la réalisation de nombreux projets: après la rénovation de la tour de contrôle et la construction à Dugny (93) de hangars pour accueillir les réserves, en 2021 débuteront les travaux de création d'une médiathèque, d'une ludothèque et d'un espace pour les chercheurs. La construction d'un espace dédié à l'aviation commerciale et sportive se poursuit également dans la zone des halls A et B avec intégration dans le parcours muséographique de l'A380: l'objectif est de terminer les travaux de reconfiguration du MAE en 2024.

Un **salon des formations des métiers** est prévu en juin pour présenter la diversité des métiers de l'aérien pour la jeunesse, ainsi qu'une **exposition de photos d'art sur le thème des pièces d'avions** (dates à confirmer sur le site MAE).

✈ Aéroclub de France, collection de témoignages oraux (www.aeroclub.com)

Nous vous recommandons le site de l'AECF qui s'est enrichi de documents historiques et de témoignages.



Prochaine rencontre en visio- conférence consacrée à Adrienne Bolland, dont on fête le centenaire de la traversée de la cordillère des Andes, qu'elle réalisa le 1er avril 1921.

✈ Envol des pionniers, Toulouse Montaudran: cycle de projections Ciné Avia

www.lenvol-des-pionniers.com

Nouvel espace muséographique ouvert en décembre 2019, dédié aux Lignes Latécoère /Aéropostale et au Centre de révision Air France pendant 70 ans. Fermé suite au confinement, il vient de créer un cycle Ciné Avia qui propose en



vidéo-conférence des documentaires ou films d'aviation à thème avec une table ronde. Le programme en cours d'élaboration est à consulter sur le site de l'envol. Entrée gratuite sur inscription.

✈ Musée Air France, projet de livre sur le Boeing 707

Après la parution du livre « *Air France et Breguet Deux-Ponts* », le musée Air France continue dans la lignée des livres précédents, DC3 et Caravelle, en lançant la préparation d'un nouvel ouvrage dédié au Boeing B707, avion emblématique que beaucoup d'entre vous ont connu. Vos témoignages et anecdotes seront les bienvenus, vous navigants, personnels techniques des opérations aériennes, de l'exploitation, commerciaux, passagers…



© Collection Musée AF

Point fixe Boeing B707

N'hésitez pas à nous contacter:

- Bernard Pourchet: **bpourchet@gmail.com**
- Etienne Rachou: **etrachou@gmail.com**.

● **Bernard Pourchet**

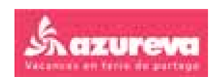
Partenariats FNAR, boutique Air France

Bénéficiez des avantages liés aux partenariats négociés pour le compte des retraités par la FNAR et, lors d'un passage au siège d'Air France, n'oubliez pas de visiter « Air France la boutique » située au rez de chaussée du forum PN.

La FNAR et ses partenariats

En sa qualité d'association membre de la FNAR, l'ARAF est bénéficiaire de toutes les facilités négociées au niveau global. C'est surtout chacun de ses adhérents, c'est-à-dire vous-mêmes, qui pouvez prétendre aux avantages énoncés ci-dessous. Ces accords de partenariat sont de plusieurs natures. Les uns bénéficient directement à chaque adhérent (voire à son conjoint et sa famille) dans les domaines suivants :

Tourisme : Vacances – Séjours et **Voyages – Circuits** pour lesquels les réductions de 8 à 10 % accordées sont cumulables avec les promotions publiques (les portant parfois à + de 35 %). Notons les enseignes suivantes :





















Bien-être – Santé : des conditions préférentielles pour des séjours, des soins, des services et des produits plus adaptés à des personnes dont l'autonomie se trouve réduite :





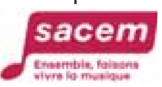






N.B. Certains partenaires exigent que l'adhérent, à jour de cotisation, puisse lui fournir une attestation de son appartenance à l'ARAF, association membre de la FNAR. L'attestation lui sera donc délivrée par l'ARAF.

D'autres s'adressent aux associations dans l'exercice de leurs activités (c'est le cas de nos délégations régionales par exemple) en leur accordant des conditions et/ou taux préférentiels :



La SACEM pour les manifestations organisées où intervient une partie musicale.



La MACIF qui assure non seulement la responsabilité civile obligatoire, mais aussi tout autre matériel et/ou immeuble.

Pour une plus complète et meilleure information (d'autres accords étant à venir), nous vous invitons à visiter régulièrement le site internet de la FNAR : https://fnar.info accessible depuis le site de l'ARAF.

Vous constaterez d'ailleurs que ce site comporte de très nombreuses informations concernant les retraités et les problématiques qui les concernent, tout au long de l'année et pas seulement en période de pandémie.

● Françoise Moreux
Responsable des Partenariats pour la FNAR

Des objets plus utiles que futiles !

Entrons de plain-pied dans l'univers « *Air France la boutique* » qui vient d'ouvrir ses portes au forum PN à CDG – rez-de-chaussée, niveau la Place. Des trouvailles et des moissons…

Une multitude d'objets siglés Air France plus « *utiles que futiles* » sont parfaitement exposés et rangés. Leur univers graphique rappelle celui de notre compagnie : reproduction d'affiches anciennes ou de posters, livres aéronautiques, stickers, flammes, mugs, porte-clés, sacs, valises… La boutique commercialise des produits dérivés et des publications du musée Air France.



Une grande première : grâce à des partenaires sérieux, ces objets sont produits en Europe, de préférence en France et même parfois à CDG ! Ils sont fabriqués avec des matériaux nobles où la composante plastique tient peu de place et adoptent des emballages écoresponsables.

On y trouve certains objets détournés de l'environnement aéronautiques et fabriqués en petites quantités, comme la lampe manche à air ou la sculpture faite à partir d'aubes de fan de réacteur.

« *Air France la Boutique* » espère porter la marque là où elle est très appréciée comme Tokyo, New York ou même dans des magasins emblématiques comme le Bon Marché à Paris.

Les prix affichés tiennent compte d'une réduction pour le personnel AF, qu'il soit en activité ou retraité. Lors d'opérations spéciales, certains produits bénéficient de remises pouvant aller jusqu'à 20 % du prix boutique.

Ouverte du lundi au vendredi de 8h30 à 16h.

Venez la visiter lors de votre prochain passage à CDG !

● Isabelle de Ponsay

Air France returns to London, 1945-1947

Gladys Kulikowski, a very well-known personality in AF GBI, left us in September, 2020 at the age of ninety-nine years. In this piece, David Evans pays his respects to her by writing about the progress of AF in London in the two years after the Second World War, something in which Gladys took part.

In 1945, London, drab, battered and bruised but triumphant was ready to receive the first post-war AF flight from Paris on 22nd September. This landed at Northolt airport and the service was maintained on a daily except Sunday basis. In January, 1946 the British Government lifted the wartime restriction on Britons travelling overseas and by June of that year there were three daily flights - all to and from Croydon airport. In November, these moved to the newly-opened airport at Heathrow where passenger and company accommodation was rather primitive as it was made up of tents, caravans and huts.

The downtown ticket office and UK Headquarters at No 52 Haymarket had been requisitioned, rather appropriately, by the Royal Air Force during the war and AF was not able to return to its old base until later in 1946. Luckily, this had escaped damage when the Haymarket area was bombed on 23rd February, 1944. As a temporary measure, an office was established at 2, Eccleston Street, Victoria, close to the BOAC Airways Terminal which was very convenient for departing and arriving passengers. Gladys Kulikowksi, who was one of the first post-war employees in Eccleston Street, once told me how cold the office was in the winter of early 1947 as there were frequent gas and electricity cuts every week. In addition, her one pair of shoes had started to let water and she could not buy another pair as she had no spare clothing coupons! Incidentally, AF employees in the UK had to deal with clothes and shoe rationing until 1949, soap rationing until 1950 and food rationing until 1954. Despite these constraints, Gladys always managed to maintain the elegant appearance expected of an AF employee and in 1953, when more and more restrictions were being lifted, she was one of those who welcomed Max Hymans, chairman of the company, when he visited the Haymarket Office to view the Coronation procession of Her Majesty the Queen, from its windows, in June, 1953.

By the summer of 1947 AF was back to operating six daily flights to Le Bourget just as it had in 1939. Travel was still for the fairly well-to-do with, for example, the round-trip fare London/Paris being GBP14 or around GBP560 in today's values but after the long isolation of the war years, the attraction of Paris and the rest of France meant that those flights were nearly always full. All this meant that by the middle of 1947Air France had most certainly returned to London!

● **David Evans**

David Evans a former member of AF GBI team(1965-1997) ended his career as Commercial training officer



Air France revient à Londres, 1945-1947

Gladys Kulikowski, une personnalité bien connue de Air France GBI, nous a quittés en septembre 2020 à l'âge de quatre-vingt-dix-neuf ans. David Evans lui rend hommage dans cet article en évoquant le retour progressif d'Air France à Londres dans les deux années qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale, retour auquel Gladys a participé.

Le 22 septembre 1945, Londres, terne, meurtrie et délabrée mais triomphante, s'apprêtait à recevoir le premier vol AF de l'après-guerre en provenance de Paris. Celui-ci atterrit à l'aéroport de Northolt et le service fut maintenu quotidiennement sauf le dimanche. En janvier 1946, le gouvernement britannique leva la restriction du temps de guerre sur les voyages à l'étranger pour les britanniques et en juin de la même année, il y avait trois vols quotidiens - tous à destination et en provenance de l'aéroport de Croydon. En novembre, les vols furent transférés sur l'aéroport nouvellement ouvert d'Heathrow où les facilités offertes aux passagers et aux compagnies étaient plutôt rudimentaires car faites de tentes, de caravanes et de cabanes.

L'agence du centre-ville et la Direction pour le Royaume-Uni, situés au 52 Haymarket, avaient été réquisitionnés, de manière plutôt appropriée, par la Royal Air Force pendant la guerre et AF ne put retourner à ses anciens locaux que plus tard en 1946.

Par chance, le bâtiment avait échappé aux dégâts lorsque le quartier de Haymarket fut bombardé le 23 février 1944. De façon provisoire, les bureaux s'établirent au 2, Eccleston street, Victoria, près du terminal de BOAC, ce qui était très pratique pour les passagers au départ et à l'arrivée.

Gladys Kulikowksi, qui fut l'une des premières employées d'après-guerre à Eccleston Street, m'a dit un jour à quel point le bureau était froid à l'hiver 1947, car il y avait des coupures fréquentes de gaz et d'électricité chaque semaine. En outre, son unique paire de chaussures avait commencé à prendre l'eau et elle ne pouvait pas acheter une autre paire faute de coupons de vêtements de rechange !

Incidemment, les employés Air France au Royaume-Uni durent faire face au rationnement de vêtements et de chaussures jusqu'en 1949, au rationnement du savon jusqu'en 1950 et au rationnement de nourriture jusqu'en 1954. Malgré ces contraintes, Gladys avait toujours réussi à conserver l'apparence élégante attendue d'un employé Air France et en 1953, alors que de plus en plus de restrictions avaient été levées, elle fut parmi ceux qui accueillirent Max Hymans, président de la compagnie, lorsqu'il visita le bureau d'Haymarket pour voir, depuis les fenêtres, passer le cortège du couronnement de Sa Majesté la reine, en juin 1953.

Au cours de l'été 1947, AF avait recommencé à opérer six vols quotidiens vers le Bourget comme elle le faisait en 1939. Les voyages étaient encore réservés à une clientèle plutôt aisée, le billet aller-retour Londres/Paris valant 14 livres (équivalant à 560 livres d'aujourd'hui), mais après le long isolement des années de guerre, l'attraction de Paris et du reste de la France faisait que ces vols étaient presque toujours pleins.

Ainsi à la mi-1947, on pouvait affirmer qu'Air France était bien revenue à Londres !

David Evans

Ndlr : David Evans, membre d'AF-GBI (1965-1997), termina sa carrière comme responsable de la formation commerciale.

© Collection Musée Air France

Les rumeurs de la disparition de New York sont grandement exagérées !

Depuis « the Big Apple », notre New Yorkais pur sucre, Jim Zuckerman.

Bonjour les amis.
Difficile de croire que depuis près de 10 mois le monde s'est refermé y compris *« la ville qui ne dort jamais »*, New York.
Mais elle a également été mise à l'arrêt par la Covid.
C'était en juillet 2020 quand je vous ai parlé pour la dernière fois de ma ville vue à travers les yeux d'un New Yorkais.
New York était alors l'épicentre de la pandémie et comptait près de 27 000 décès. Il aurait été facile pour la ville d'abandonner et qui aurait pu l'en blâmer ?



Mais les New-Yorkais sont résilients et peu à peu, la vie de la ville revient. Les choses se sont améliorées depuis juillet. Le masque est la nouvelle norme et généralement les New Yorkais le portent avec discipline partout, et gardent leur *« distance sociale »*.
Il y a encore des poches de résistance à la Covid dans la ville, mais nous n'avons pas encore connu les énormes et terribles reprises qui se produisent dans d'autres régions du pays. Nous espérons qu'il en restera ainsi.

J'ai parlé l'été dernier de la façon dont Broadway, sans lequel New York ne serait pas New York, est devenu un quartier fantôme du jour au lendemain. Et en fait, il le reste encore.
On dit que les théâtres pourraient rouvrir à l'automne, si les vaccins le permettent. Mais les vraies bonnes nouvelles sont que la ville est aujourd'hui beaucoup plus animée qu'elle ne l'était au printemps ou à l'été derniers.



On peut déjeuner en plein air (même en hiver) grâce à des appareils de chauffage, des cabanes et des igloos à gogo. Et le plus important de toutes choses : une bonne aération !
Pour le plaisir de ceux pour qui les arts visuels sont une partie importante de la vie, les musées sont ouverts (à 25 % de leur capacité) ainsi que des centaines de petites mais charmantes galeries d'art qui n'attendent que d'être découvertes.
Restaurants + musées + galeries et étonnamment beau temps d'hiver ont sauvé la santé mentale des New Yorkais et confirmé ce que nous avons toujours su - la ville ne dormait pas, elle était seulement assoupie.
Pour la première fois de son existence, le métro est fermé de 1h à 5h tous les jours, pour le nettoyage et la désinfection. Il n'a jamais été aussi impeccablement propre ! Tout le monde est masqué, si bien que je me sens en sécurité. Les transports en commun - métros, bus et ferries - m'ont permis de me rendre facilement dans tous les arrondissements de la ville, pour l'explorer : Manhattan, Brooklyn, Queens, le Bronx et Staten Island. Plusieurs de mes amis et parents se joignent à moi pour de longues promenades dans tous les quartiers éloignés de la ville.



Je vous quitte avec l'espoir que la plupart des gens seront bientôt vaccinés, afin que vous et moi puissions réciproquement redécouvrir nos villes et nos pays comme nous l'avons fait dans ces temps déjà lointains dans nos mémoires des jours *« pré-Covid »* !
Cheers !… Et continuez à porter un masque !

● Jim Zuckerman
en reportage à New York
Ancien responsable de la formation, Jim Zuckerman est membre de l'Amicale USA

Délégations régionales

Malgré les contraintes liées à la crise sanitaire la vie en régions continue et vos délégués œuvrent pour maintenir les liens associatifs.

Nous avons dû nous adapter à la situation! Un calendrier prévisionnel des journées régionales a été publié dans le numéro de PRÉSENCE de janvier. Les contraintes sanitaires restant d'actualité, nous avons réfléchi avec les délégués régionaux concernés dès mars et début avril, pour imaginer comment animer une *« journée régionale »*, vous informer et aller à votre rencontre dans ce contexte. Le choix a été simple, hormis *« ne rien faire »* que nous n'avons pas retenu: se connecter en allant jusqu'à vous pour préserver votre sécurité, ou reporter la date (sachant que toutes les opportunités de rencontres conviviales habituelles seront saisies dès que ce sera possible, pour le plus grand plaisir de tous).

Un aménagement de calendrier a donc été retenu:

Île-de-France ouest: rencontre en visio le 14 avril (au lieu du 25 mars)
Île-de-France sud: rencontre en visio le 31 mars (au lieu du 11 mars)
Nice Côte d'Azur: rencontre en visio le 2 avril (au lieu du 18 mars)
Île-de-France est: rencontre en visio date à fixer (au lieu du 8 avril)
Marseille Provence: date à reporter ultérieurement (au lieu du 1er avril)
Aquitaine: déplacé au 27 mai au lieu du 29 avril.

Vous en saurez plus au prochain numéro!

AQUITAINE

Jacques Hoyer quitte l'ARAF après 22 ans de bons et loyaux services! Depuis 1998, Jacques a rempli les fonctions de vice-président de l'ARAF, vice-président de la CRPN, représentant de l'ARAF auprès de la MNPAF, DD Landes et DR adjoint Aquitaine. Pendant toutes ces années, il a œuvré pour le bien de notre association avec beaucoup de talent, d'efficacité, de disponibilité et de dévouement. Toujours prêt à aider, se déplacer pour rencontrer nos adhérents en difficultés; il a toujours été de bons conseils. Bien que tu m'aies dit, Jacques, que je pouvais faire appel à toi si besoin, tu vas me manquer! Merci Jacques!

Françoise Bertrand
Déléguée régionale

BOURGOGNE

Cette nouvelle année a commencé dans la continuité de 2020… Malgré la crise sanitaire, gardons le moral, soyons optimistes!



En dépit du contexte que vous connaissez en Bourgogne/ Franche-Comté, 2021 nous a apporté une très belle surprise, confirmée au journal officiel du 1er janvier: Catherine Josselin, notre déléguée régionale adjointe, a été promue au grade de Chevalier de la Légion d'honneur, contingent du Ministère de la Culture, pour son action au sein des Chouettes du Coeur, association fondée par son mari Hubert Josselin. *« Mme Josselin, née Hosotte (Catherine, Gabrielle, Marie-Antoinette), secrétaire d'une association de lutte contre l'isolement des personnes handicapées; 47 ans de services. »*

Bien sûr pendant la pandémie l'activité fauconnerie dans les établissements a été mise en sommeil; aussi Catherine n'est pas restée inactive: elle a écrit et diffusé des poèmes, participé à des émissions de radio (France Bleu Bourgogne).

Derrière ces lignes, Catherine nous explique ce qu'elle a mis en place *« C'est bien le Ministère de la Culture qui m'a proposée et qui a donné suite à l'envoi de poèmes, depuis le début de la pandémie, aux personnes isolées et fragilisées des différentes structures où nous intervenons avec nos chouettes. À travers moi c'est toute la démarche des Chouettes du Cœur depuis 14 ans maintenant, qui est honorée ».*

La cérémonie n'a pas encore eu lieu pour cause de Covid. Prenez soin de vous et de vos proches.

Marcel Herpin

ÎLE-DE-FRANCE PARIS

Décoration



Martine Marage ex chef PNC vient d'être nommée Chevalier de l'ordre national du Mérite par décret du 1er janvier 2021. À AF de 1972 - 2005.

Carnet

Décès

Personnel au sol

M. Baumann Armand, inspecteur principal, le 21 décembre 2020
M. Beaubatie Pierre, mécanicien équipements confirmé, le 28 août 2019
M. Benita André, chef d'escale adjoint Nice, le 26 février 2021
M. Bohbote Pierre, assistant de maintenance, le 6 mars 2021
M. Bourdet Jean, directeur administratif inter régional, le 28 janvier 2021
M. Boutineau Joseph, radio, le 29 janvier 2021
Mme Chambon Duprilot Eliane, assistante sociale principale, le 23 janvier 2021
M. Chanussot Jacques, inspecteur principal, le 6 novembre 2020
M. Charpentier Christian, agent de maîtrise encadrement, le 15 octobre 2020
M. Chichizola Noël, inspecteur, le 22 décembre 2020
M. Conqui Simon, inspecteur, le 8 janvier 2021
M. Coquart André, chef de chargement, le 17 décembre 2020
M. Cuniglio Raymond, agent administratif qualifié, le 20 juin 2020
Mme Delahaye Christiane, cadre principal, le 23 août 2020
Mme Delattre Blandine, agent des services commerciaux KX, le 26 février 2021
M. Delpeyrou André, agent de maîtrise administratif, le 2 décembre 2020
M. Denis Marc, ingénieur en chef hors cadre, le 25 août 2020
M. Dervaux René, agent de maîtrise encadrement, le 15 janvier 2021
M. Descamps Henri, inspecteur, le 12 octobre 2020
M. Frantz Di Rippel Jacques, représentant UTA en Afrique, le 14 janvier 2021

L'ARAF adresse ses sincères condoléances aux familles de ses adhérents.

Hommage

Trois de nos bénévoles nous ont quittés, les mots qui suivent et nos pensées les accompagnent en remerciement de leur dévouement envers l'ARAF et ses adhérents :
Jean-Paul Le Henaff, relais solidarité toujours présent pour ses collègues des Côtes d'Armor, s'est éteint le 3 février dernier.
Michel Jeanneret, dernier DD du Calvados où son souvenir perdure pendant ces années où il s'est battu contre la maladie pour s'éteindre le 17 janvier dernier.
Daniel Lottin, DD Ariège où il a œuvré pendant 6 ans, de 2011 à 2017, il nous a quittés le 25 décembre dernier.

M. Dohen Jean-Marie, technicien mécanique, le 27 décembre 2020
M. Dore Joseph, agent de maîtrise des services commerciaux, le 22 septembre 2020
M. Fayolle André, agent de maîtrise des services commerciaux, le 23 novembre 2020
M. Fouquet Pierre, magasinier fret, le 6 juin 2019
M. Franot René, agent administratif qualifié, le 7 octobre 2019
M. Gabotto Pierre, bibliothécaire, le 2 novembre 2020
Mme Gilbert Yvette, agent d'exploitation qualifié, le 13 octobre 2020
M. Goetgheluck Jacques, représentant AF à Dubaï, le 23 février 2021
M. Jeanneret Michel, cadre, le 17 janvier 2021
M. Jondot Roger, technicien mécanique, le 2 février 2020
M. Krainik Henri, inspecteur, le 1er mars 2021
M. Labatut Maxime, services techniques, le 7 décembre 2020.
M. Lambert Pierre-Georges, inspecteur, le 19 septembre 2020
M. Laumonier Jean-Claude, cadre technique entretien, le 21 décembre 2020
M. Le Scornet André, agent d'exploitation qualifié, le 23 janvier 2021
M. Lenars Charles André, inspecteur, le 19 janvier 2021
M. Leroy Robert, agent de maîtrise encadrement, le 1er janvier 2021
M. Lottin Daniel, directeur ressources humaines, le 25 décembre 2020
M. Louboutin Rémy, tractiste assistant avion, le 9 mars 2020
M. Magaloff Michel, programmeur analyste principal, le 25 février 2021
M. Mathiau Michel, metteur au point vérificateur, le 10 décembre 2020
Mme Mioche Christel, agent administratif, le 28 novembre 2020.
M. Mondain Jacques, inspecteur, le 14 février 2021
M. Naudy Jean-François, inspecteur en chef, le 16 février 2021
Mme Nigond Janine, cadre, le 16 juillet 2020
M. Ottonello Camille, tractiste assistant avion, le 24 octobre 2020
M. Pasque Henri, contremaître avion, le 4 novembre 2020
M. Perret René, conseiller défense de la présidence, le 22 octobre 2020
M. Pineda Antoine, analyste programmeur, le 18 novembre 2020
M. Pons André, agent de maîtrise administratif, le 30 janvier 2021
M. Pourcine Gérard, caissier DK.TK, le 20 janvier 2021
M. Raufaste Georges, metteur au point équipements, le 20 janvier 2021
Mme Redeaud Geneviève, assistante de direction, le 31 janvier 2021
M. Robouam Lucien, metteur au point avion, le 11 octobre 2020
Mme Santucci Catherine, le 26 janvier 2021
Mme Saos Arlette, agent de maîtrise logistique, le 11 octobre 2020
M. Schutte Jean-Pierre, cadre, le 10 avril 2020
M. Sorel Max, mécanicien équipements, le 22 janvier 2021
M. Tuffin Lucien, tapissier garnisseur, le 23 janvier 2021
M. Valette Gaston, agent de maîtrise encadrement, le 8 février 2021
M. Vigon Jean, inspecteur, le 4 octobre 2020

Famille PS

Mme Amiel Marguerite, veuve de Joseph, le 11 janvier 2021
Mme Arnaud Raymonde, veuve de Léon, le 2 mai 2019
Mme Cuniglio Marinette, épouse de Raymond, le 20 avril 2019
Mme Gabotto Fernande, veuve de Pierre, le 5 janvier 2021
Mme Glise Danielle née Duval, épouse de Charles, le 20 novembre 2020
Mme Guerard, épouse de Daniel, le 21 janvier 2021
Mme Journault Andrée Louise, épouse de Bernard, le 5 février 2021
Mme Laffont Geneviève, veuve de Gilbert, le 13 juillet 2020
Mme Lenars Josette, épouse de Charles André, le 12 janvier 2021
Mme Pariss Juliette, veuve de André, le 14 novembre 2020
Mme Plagnard Nicole, le 26 mai 2020
Mme Rescoussie Chantal, épouse de Paul, le 8 juin 2018
Mme Sacreste Anny, épouse de Jean, le 31 janvier 2021
Mme Tirmarche Fernande, veuve de Jacques, le 19 septembre 2020
Mme Vaast Gisèle, veuve de Georges, le 25 mars 2020
Mme Viven Adrienne, veuve de Roland, le 3 mars 2021

Personnel navigant

M. Audeoud Jacques, chef steward, le 23 octobre 2020
M. Bedeau Jean-Claude, commandant de bord ex IT A330, le 7 mars 2021
M. Bouquet Jean, officier pilote, le 18 janvier 2021
Mme Burkhardt Ulrike, hôtesse, le 6 février 2021
M. Campion Michel, commandant de bord, le 25 février 2021
M. Cholez Michel, chef PNC, le 3 mars 2021
M. Côte Gaston, commandant de bord, le 18 février 2021
M. Duguet René, chef officier mécanicien navigant sur Concorde, le 18 février 2021
M. Emerit Pierre, commandant de bord, le 19 janvier 2021
Mme Kufner-Côte Anne-Marie, hôtesse, le 27 novembre 2020
M. Le Henaff Jean-Paul, chef de cabine, le 3 février 2021
M. Leblanc Albert, instructeur PNC, le 20 février 2021
M. Menager Henri, officier mécanicien navigant, le 29 janvier 2021
M. Zavatta Gabriel, steward, le 7 février 2021

Famille PN

Mme Colloc Denise, épouse de André, le 9 mars 2021
Mme Roig Nicole, épouse de Jacques, le 3 novembre 2020
Mme Tupinier Georgette, épouse de François, le 18 décembre 2020



Courrier des lecteurs

Amis lecteurs, cette page est la vôtre. À vos plumes…

Aéropostale, Fokker 27 de la Postale de nuit… Des souvenirs !

Le dernier article de Bernard Pourchet sur l'Aéropostale m'a rappelé une étude que j'avais réalisée lorsque j'étais au service Études de la Direction du matériel, DMUA, ceci vers 1990…


F27 : Mise en place du conteneur

Le Fokker 27, volant alors pour la Postale de nuit, disposait d'une allée centrale avec de chaque côté des alvéoles séparées par des montants retenant des filets latéraux, dans lesquels les sacs de courrier étaient entassés manuellement. Cette manutention demandait beaucoup de temps et nombre d'agents. Un meuble fixe se situait derrière le poste pilote, meuble contenant les sacoches équipage, les prestations et boissons chaudes et froides.

© collection BP


F27 : Version modifiée avec conteneur

Pour un chargement plus rapide du courrier, il fut décidé de mettre en place des containers préalablement remplis de courrier et introduits par la porte cargo latérale. Ceci entrainant la suppression de l'allée centrale et l'accès aux toilettes situées à l'arrière.
Mais le meuble fixe empêchait le passage des containers. Je fus donc chargé de concevoir un meuble mobile qui, en plus des fonctions du meuble fixe, devait comporter… un WC chimique.

Cette étude se concrétisa par la réalisation d'un premier meuble par une société du Bourget chargée par ailleurs de l'aménagement des avions d'affaires. Les équipages et la poste furent satisfaits de cette amélioration apportée au Fokker 27.
PRÉSENCE a réussi dans cet article à raviver en moi bien des souvenirs d'une trentaine d'années.

Jean Taraboletti

Aviation Sans Frontières lance un appel urgent au bénévolat

L'association a un besoin urgent de bénévoles accompagnants résidant dans la région de Genève (côté suisse et/ou français), principalement pour effectuer des missions d'accompagnements d'enfants guéris vers Paris.

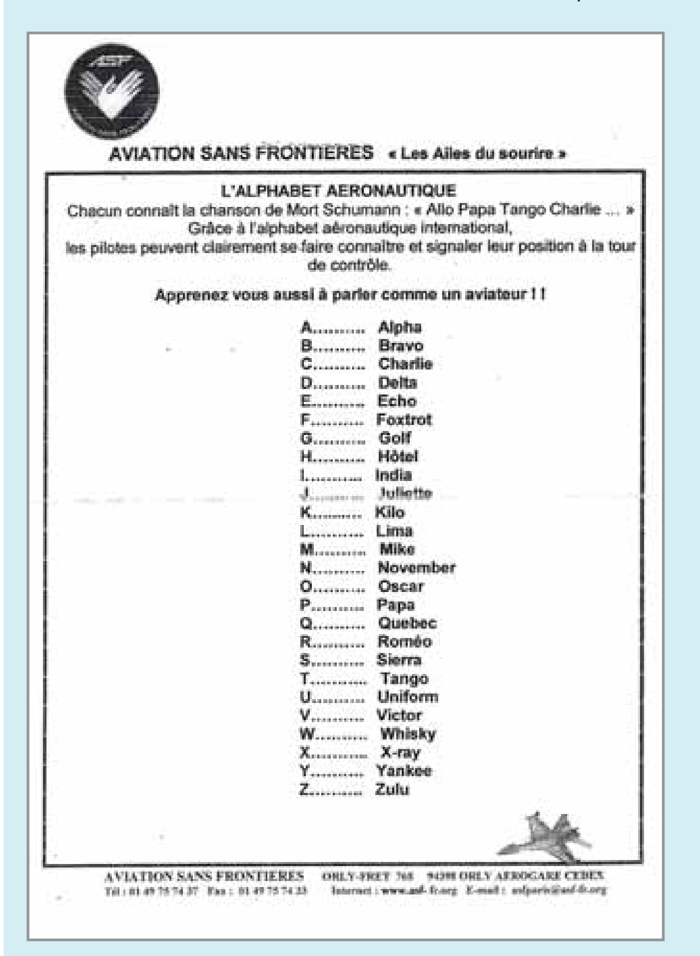


Informez-vous des profils et des conditions préalables à remplir sur le site internet de l'association : www.asf-fr.org ou par email à l'adresse : convoyage@asf-fr.org

Allo, Papa, Tango, Charly

Nous n'avons plus les oreilles de nos vingt ans, ainsi lorsque les liaisons téléphoniques deviennent mauvaises remettons à l'honneur l'alphabet aéronautique.

Guy Buffat


AVIATION SANS FRONTIERES « Les Ailes du sourire »

L'ALPHABET AERONAUTIQUE

Chacun connait la chanson de Mort Schumann : « Allo Papa Tango Charlie … »
Grâce à l'alphabet aéronautique international,
les pilotes peuvent clairement se faire connaître et signaler leur position à la tour de contrôle.

Apprenez vous aussi à parler comme un aviateur ! !

A.......... Alpha
B.......... Bravo
C.......... Charlie
D.......... Delta
E.......... Echo
F.......... Foxtrot
G.......... Golf
H.......... Hôtel
I.......... India
J.......... Juliette
K.......... Kilo
L.......... Lima
M.......... Mike
N.......... November
O.......... Oscar
P.......... Papa
Q.......... Quebec
R.......... Roméo
S.......... Sierra
T.......... Tango
U.......... Uniform
V.......... Victor
W.......... Whisky
X.......... X-ray
Y.......... Yankee
Z.......... Zulu

AVIATION SANS FRONTIERES ORLY-FRET 768 94398 ORLY AEROGARE CEDEX
Tél : 01 49 75 74 37 Fax : 01 49 75 74 23 Internet : www.asf-fr.org E-mail : asfparis@asf-fr.org



Adresses utiles

Toute nouveauté ou modification est précédée du signe « → ».

L'ARAF

– **L'ARAF:** Roissypôle BAT 5, 45 rue de Paris-95747 Roissy CDG cedex - www.araf.info – courriel: araf@araf.info **01 79 351 731**

Air France

– **Siège:** 45, rue de Paris - 95747 Roissy CDG cedex - www.airfrance.fr (ou.com) 01 41 56 78 00
– **Réservation Air France:** 36 54
– **Vaccinations:** 38, quai de Jemmapes - 75010 Paris - courriel: anne.carpentier@voyagesante.fr 01 43 17 22 00
– **Service des cartes AF: DP.CS**: courriel: mail.csprh.carteaf@airfrance.fr
DPCS CSPSUD - Bureau des ayants droit - CS30003 - 91550 Paray-Vieille-Poste ...... 01 41 75 20 93 – Fax 01 41 75 34 27
– **Mutuelle MNPAF:** www.mnpaf.fr – courriel: servicegestion@mnpaf.fr
MNPAF, Centre de gestion MNPAF - 28039 Chartres cedex ...... 01 46 381 381 – Fax 01 46 384 380
– **Santé Clair:** 7, mail Pablo Picasso - CF74606 - 44046 Nantes cedex 1 - courriel: devis@santeclair.fr 01 46 08 97 94
– **Fret info cercueil GP:** courriel: mail.customerservice.cdg4@airfrance.fr
– **ASAF - Amicale Sportive Air France:** www.asafweb.fr 01 41 56 08 88

Associations

– **Musée Air France:** www.airfrancemusee.org – courriel: airfrance.musee@orange.fr ...... 01 43 17 21 77 – Fax 01 40 62 91 27
Aérogare des Invalides - 2, rue Esnault Pelterie - 75007 Paris
– **Amicale des Anciens de la Postale de nuit:** ...... 01 41 75 37 83 – Fax 01 41 75 37 84
– **Amicale UTA:** www.utaasso.com – courriel: amicale.musee.uta@gmail.com 05 46 91 11 60
47, route des Cèdres - 17610 Chaniers 06 16 16 65 44
– **Anciens Navigants de l'Aviation Civile Nice Côte d'Azur sud est (ANAC):** http://associationanac.wordpress.com 04 93 53 18 56
– **Association des Anciens Combattants et Victimes de guerre d'Air France et de l'Aéronautique:** 01 56 93 17 73
– **Les Anciens d'Air Inter (ARIT):** www.anciensairinter.com – courriel: arit.paray@wanadoo.fr 01 41 75 19 39
– **Association des Hôtesses et Convoyeuses de l'Air (AHCA):** Aéroclub de France - 6, rue Galilée - 75016 Paris
– **Amitié des PNC (AHORA):** www.vivahora.fr – courriel: adammm1969@orange.fr ...... 01 30 55 44 18 – Fax 01 30 55 14 84
– **ANCORA (PN ORY):** associationancora.com - courriel: associationancora@gmail.com 06 23 39 10 92
– **Association des anciens du service hôtelier Air France:** courriel: jacques.riboule@orange.fr ...... 01 41 75 33 12 – 06 64 28 28 77
– **Fédération Internationale des Hôtesses et Convoyeuses de l'Air (FIHCA):** aérodrome de France...... 06 73 02 46 86
– **Association des Professionnels de Concorde et du Supersonique (APCOS):** courriel: mail.apcos@airfrance.fr 01 41 75 22 92
– **Aviation sans Frontières:** www.asf-fr.org – courriel: asfparis@asf-fr.org ...... 01 49 75 74 37 – Fax 01 49 75 74 33
– **Association APHAF Le Goéland:** CDG Siège BAT 5.2.059 - courriel: contact@legoelandaf.org 01 41 56 04 15
– **COMINAC** (Cercle des Officiers Mécaniciens et Ingénieurs Navigants de l'Aviation Civile): 01 41 75 38 55
courriel: cominac2005@gmail.com – www.cominac.org
– **FNAR** (Fédération Nationale des Associations de Retraités): ...... 01 40 58 15 00 – Fax 01 40 58 15 15
www.fnar.info – courriel: fnar.asso@wanadoo.fr

Facilités de transport

– **GPNet:** http://gp.airfrance.fr – Code d'accès: **votre matricule AF** – Mot de passe: **celui que vous avez choisi**
– **Opérations non disponibles sur GPNet:** 09 70 808 810
– **Pour obtenir votre mot de passe GPILS:** demande via GPNet « mot de passe perdu »
– **Saphir* (R1) pour agents à mobilité réduite**: - courriel: mail.saphir@airfrance.fr 01 57 02 10 40
*Avant d'appeler, ayez votre carte AF sous les yeux - AF Saphir 400, promenade des Anglais - 06200 Nice
→ **Ayants droits et partenaires de voyage:** courriel: mail.csprh.carteaf@airfrance.fr 01 41 75 20 93
Mot de passe bloqué/perdu: mail.codeemilie@airfrance.fr
Air France - CSP RH - DP.CS, service Ayants-Droit, CS30003, 91550 Paray-Vieille-Poste

Voyages

– **CSEC Tourisme:** http://cceaf.fr
– **CSEC Service gestionnaire des retraités:** courriel: grc_retraites@csecaf.fr - 8, rue de la Haye BP12691 CDG cedex 95725
Formulaire tarif réduit: grc_retraites@csecaf.fr ou grc@csecaf.fr
Code d'accès: votre matricule AF (+01 pour les veufs/veuves) - Mot de passe: celui que vous avez choisi
– **CSE Lignes:** www.celignes.com – courriel: webmaster@celignes.com 01 41 56 42 12

Caisses de retraite

– **IGRS CRAF** Gestion Retraite CRAF SIACI Saint Honoré immeuble Season 01 44 20 47 66
39, rue Mstislav Rostropovitch - 75815 Paris cedex 17 - courriel: RetraiteCRAF@s2hgroup.com
– **CRPN** (Caisse de Retraite du Personnel navigant): 8, rue de l'Hôtel de Ville - 92522 Neuilly-sur-Seine cedex 01 41 92 25 25
– **CNAV à Paris** (Caisse de retraite d'assurance vieillesse) 39 60
– **CARSAT** (Caisse de retraite régionale): 39 60
– **HUMANIS (ex Novalis-Taitbout):** www.humanis.com 0811 91 00 60
Pôle retraite: groupe Humanis TSA 80010 45079 Orléans cedex courriel: contactretraite@humanis.com
Action sociale: 93, rue Marceau - 93100 Montreuil 39 96

Façade de l'aérogare d'Orly en 1961